- WSPOMNIENIE ATLANTYCKIEGO PRZELOTU
- OCALIĆ OD ZAPOMNIENIA
- LOTNIA VEGA 106
- JAPOŃSKIE WYPRAWY NA USA
- JEDENASTY

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

22 28.05.1978 (1403)

z lotu po kraju

OGÓLNOKRAJOWA KONSULTACJA SIMP I NOT

Przed XII Plenum KC PZPR, które poświęcone będzie dalszemu umacnianiu roli nauki w społeczno-gospodarczym rozwoju kraju, odbyła się 15 maja w Warszawie ogólnokrajowa konsultacja zorganizowana przez Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich oraz Naczelną Organizację Techniczną. W konsultacji uczestniczyło kilkuset wybitnych inżynierów, techników, pracowników naukowych i działaczy gospodarczych, w tym również członków Sekcji Lotniczej SIMP z przemysłu lotniczego i silnikowego.

W dyskusji stwierdzono m.in., że — mimo poważnych osiągnięć — wpływ nauki i techniki na udział Polski w międzynarodowym podziale pracy jest stale niewystarczający. Zbyt niski jest eksport polskiej myśli technicznej, nie wypracowaliśmy też należytej polityki postlicencyjnej, pozwalającej na rozwój — na bazie zakupionych licencji — nowych generacji maszyn i technologii.

ROZMOWY POLSKO-RUMUŃSKIE

W wyniku wcześniejszych ustaleń polsko-rumuńskiej Komisji Współpracy Gospodarczej, w dniach 10—13 maja br. toczyły się w Warszawie rozmowy w sprawie komunikacji lotniczej między obu krajami, ze szczególnym uwzględnieniem przewozu turystów polskich do Konstancy w najbliższym sezonie letnim oraz w latach następnych.

Delegacji rumuńskiej przewodniczył zastępca szefa Departamentu Lotnictwa Cywilnego SRR — **G. Badea**; ze strony polskiej rozmowami kierował wiceminister Komunikacji — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**.

WIZYTA BRYTYJSKICH KOMBATANTÓW-LOTNIKÓW W POLSCE

W Polsce gościła w maju ponad 200-osobowa grupa brytyjskich kombatantów-lotników i żołnierzy RAF, którzy w latach II wojny światowej przebywali w hitlerowskich obozach jenieckich, znajdujących się na ziemiach polskich. Przybyli oni do naszego kraju w dniach obchodów 33 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem, z inicjatywy przewodniczącego brytyjskiego klubu kombatantów, b. jeńca obozu w Łambinowicach, płk. **Arthura Westona**. Był on organizatorem kilku ucieczek jeńców wojennych polskich i angielskich lotników.

Brytyjscy kombatanci, gościnnie i serdecznie podejmowani, odwiedzili tereny dawnych obozów jenieckich, w których przebywali w czasie wojny, uczestniczyli w spotkaniach z członkami ZBoWiD, brali udział we wspólnych ze społeczeństwem polskim antywojennych manifestacjach. Przebywali m.in. w Łambinowicach, Żaganiu, Oświęcimiu, w Krakowie i Warszawie. Delegacja brytyjskich kombatantów spotkała się w stolicy z władzami ZBoWiD. Dziękując za serdeczne przyjęcie w Polsce, delegacja przekazała w darze dla muzeum znajdującego się na terenie byłego hitlerowskiego obozu jenieckiego w Łambinowicach — sztandar RAF.

Brytyjscy kombatanci, wśród których byli m.in. piloci RAF i polskiego dywizjonu 301 — **Antoni Stalewski** i **Adam Wajs**, w rozmowach podkreślali wielokrotnie dużą pomoc ludności polskiej w trudnych latach niedoli jenieckiej.

JUBILEUSZOWE 50 MIĘDZYNARODOWE TARGI POZNAŃSKIE

W stolicy Wielkopolski odbędą się w dniach 11—20 czerwca 50-te z kolei Międzynarodowe Targi Poznańskie. Weźmie w nich udział około 5 tysięcy firm z ponad 40 krajów wszystkich kontynentów. Z bogatą ekspozycją wystąpi na Targach nasza Centrala Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PEZETEL, ponieważ 50-lecie MTP zbiega się również z 50-leciem PZL. 10 czerwca w przeddzień otwarcia MTP, przewidziana jest w Poznaniu konferencja prasowa PEZETEL-u.

PRZODUJĄCY PRACOWNICY LUBELSZCZYZNY ZE ŚWIDNIKA

W uznaniu wybitnych osiągnięć w pracy zawodowej i działalności społecznej w 1977 roku, postanowieniem Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej i Prezydium Wojewódzkiej Rady Związków Zawodowych w Lublinie pięciu pracowników Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik" zostało wyróżnionych odznaką honorową „Przodujący Pracownik Lubelszczyzny". Ich nazwiska zostały wpisane do Księgi Honorowej Przodujących Ludzi Lubelszczyzny.

Odznaki honorowe otrzymali: ślusarze — **Stanisław Karwański**, **Jan Kowalczyk**, **Józef Podolak** i **Kazimierz Wojciechowski** oraz szlifierz — **Emil Koziol**. Gratulujemy.

KONKURS AEROKLUBU PRL W ROKU 35-LECIA LWP

Dla uczczenia 35-lecia ludowego Wojska Polskiego Zarząd Główny Aeroklubu PRL ogłosił dla aeroklubów regionalnych konkurs na najlepiej prowadzoną pracę w zakresie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży. Konkurs trwa od 1 maja do 15 października br., a jego rozstrzygnięcie nastąpi do 15 listopada. Za zdobycie 1, 2 i 3 miejsca przewidziane są dla aeroklubów nagrody rzeczowe zaś dla ich pracowników nagrody pieniężne i dyplomy.

Regulamin konkursu punktuje m.in. obozy przysposobienia obronnego, kandydatów do szkół wojskowych, rajdy, patrole i wycieczki szlakiem walk LWP, wycieczki do jednostek wojskowych, spotkania z kombatantami, oficerami LWP i członkami APRL, konkursy wiedzy o wojsku, zdobywanie odznak sprawności obronnej.

OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY LOTNIOWE NA ŻARZE

Z okazji Dnia Zwycięstwa odbyły się w dniach 8—9 maja br. na Żarze (woj. bielsko-bialskie) ogólnopolskie zawody lotniarskie p.n. „2 mityng Żar". Startowało 18 zawodników, wśród których znalazła się większość krajowej czołówki. Imprezie patronował zarząd fabryczny SZMP przy FSM w Bielsku-Białej, zaś bezpośrednim przygotowaniem imprezy zajęli się bielscy lotniarze. Organizacja i regulamin zawodów opracowane były pod kątem zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa startujących. Cel ten został w pełni osiągnięty, pomimo trudnych warunków obyło się bez jakiegokolwiek wypadku lub uszkodzenia sprzętu.

Wyniki: Długotrwałość lotu — 1. **Sznapka** (Katowice), 2. **Dukowicz** (Wrocław), 3. **Talańczuk** (Wrocław), 4. **Korol** (Wrocław), 5. **Wierzbowski** (Wrocław); Celność lądowania — 1. **Kołodziej** (Bielsko-Biała), 2. **Gigoń** (Nowy Targ), 3. **Grelak** (Częstochowa), 4. **Wasilewski** (Warszawa), 5. **Wierzbowski** (Wrocław). (JK)

TRENING SAMOLOTOWYCH RAJDOWCÓW

W dniach 6—14 maja br. odbyło się w Aeroklubie Jeleniogórskim zgrupowanie treningowe samolotowej kadry narodowej rajdowo-nawigacyjnej i kadry juniorów. Celem treningu było m.in. przygotowanie naszych najlepszych pilotów do startu w IV Samolotowym Rajdzie Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury (w lipcu), który rozpocznie się właśnie w Jeleniej Górze. W zgrupowaniu udział wzięły także trzy załogi, które mają reprezentować barwy narodowe w II Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata w Wielkiej Brytanii (sierpień).

SPOTKANIE KOMBATANTÓW W DOWÓDZTWIE WOJSK OPK

Zarząd Koła ZBoWiD Warszawa Ochota-Południe, któremu patronuje Dowództwo Wojsk OPK, zorganizował 5 maja w klubie DW OPK uroczyste spotkanie z okazji 33 rocznicy zwycięstwa nad faszyzmem. Referat okolicznościowy wygłosił prezes koła — płk dr **Henryk Klimek**. W imieniu dowódcy Wojsk OPK — jego zastępca, gen. bryg. **Jan Cieślik**, wręczył medale „Za Zasługi dla Wojsk OPK": płk. rez. **Władysławowi Krupce**, prezesowi płk. dr. **Henrykowi Klimkowi**, płk. dypl. **Stanisławowi Książkiewiczowi**. Medalem „Za Zasługi dla Wojsk OPK" odznaczone zostało również Koło ZBoWiD Ochota-Południe.

Na zakończenie uczestnicy spotkania uchwalili rezolucję potępiającą antyhumanitarne plany kół imperialistycznych zmierzających do wyprodukowania bomby „N".

ZAWODY RAKIETOWE O PUCHAR „WIECZORU WYBRZEŻA"

W Pruszczu Gdańskim odbyły się 23 kwietnia IV wiosenne zawody modeli rakiet o puchar „Wieczoru Wybrzeża", zorganizowane przez Wojewódzki Ośrodek Modelarstwa LOK w Gdańsku. Startowało około 100 zawodników, prezentując 150 modeli trzech typów rakiet. Puchar „Wieczoru Wybrzeża" zdobyła reprezentacja modelarni spółdzielni mieszkaniowej z Tczewa działająca pod kierunkiem **Edmunda Kamińskiego**. W czasie zawodów czynna była wystawa sprzętu lotniczego Aeroklubu Gdańskiego.

TRENING SZYBOWNIKÓW

W Centrum Szybowcowym w Lesznie pilnie trenują nasi czołowi szybownicy. Na początku maja br. reprezentanci Polski na XVI Szybowcowe Mistrzostwa Świata, **Stanisław Kluk**, **Julian Ziobro**, **Franciszek Kępka** i **Stanisław Witek** mieli na swoim koncie po 30—50 wylatanych w br. godzin i 1500—2000 przelecianych kilometrów. Niestety, nie latali jeszcze na szybowcach, na których mają startować we Francji. Franciszek Kępka z pasażerem lecąc na dwumiejscowym „Halnym" rezultatem 108 km/h ustanowił rekord Polski prędkości przelotu docelowo-powrotnego 300 km. Przez pewien czas wspomnianej czwórce na SMS towarzyszyli reprezentanci Polski na zawody państw socjalistycznych w Bułgarii (25 maja — 10 czerwca br.).

W SKRÓCIE

● **Grudziądzkie** Zakłady Przemysłu Gumowego „Stomil" budują w czynie społecznym młodzieży balon dla białostockiej sekcji balonowej; akademicy Klubu Balonowego filii UW w Białymstoku zamierzają startować z balonem w dniach IX Światowego Festiwalu Młodzieży i Studentów w Hawanie.

● **Z dniem** 2 maja PLL LOT wprowadziły zmiany na trasie Warszawa—Poznań—Zielona Góra (dotychczas z międzylądowaniem w Poznaniu). Drugie, wieczorne połączenie stolicy z Zieloną Górą — jest bezpośrednie. Lotem bezpośrednim stało się również połączenie ranne z Zielonej Góry do Warszawy.

ZMARŁ

4 maja 1978 w Warszawie, w wieku 78 lat, mjr pil. w st. spocz. **EUGENIUSZ ZYGMUNT SĄCZEWSKI**, senior lotnictwa polskiego, oficer-pilot 3 pułku lotniczego, b. wychowawca podchorążych lotnictwa w CWOL w Dęblinie, pilot Polskich Sił Powietrznych i RAF w latach II wojny światowej w Anglii, Afryce, Indiach i Burmie; odznaczony m.in. Srebrnym Krzyżem Zasługi z mieczami, 4-krotnie Medalem Lotniczym.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- BIAŁO-CZERWONI PRZODUJĄ
- AGROLOTNICY — RATOWNIKAMI
- STRACH
- NOWE KONCEPCJE LOTNI
- PILOT ROKU Z GOLENIOWA
- KOSMONAUTYKA I SŁONECZNY UKŁAD PLANETARNY

NASZA OKŁADKA:

Lekki samolot wielozadaniowy PZL-110, którego produkcję podejmie wkrótce polski przemysł lotniczy. Na ten samolot oczekują przede wszystkim aerokluby.

Zdjęcie: ANTONI HABER

na horyzoncie

NA RZESZOWSZCZYŹNIE — POD ZNAKIEM PZL

Popularna na Rzeszowszczyźnie gazeta Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej „Nowiny", ukazująca się w Rzeszowie, organizuje w maju doroczne Święto Czytelników „Nowin". Jak zwykle przy tej okazji, redakcja organizuje szereg ciekawych i atrakcyjnych imprez m. in. rekreacyjno-sportowych i artystycznych. W roku bieżącym, w ramach tego święta, zaakcentowano specjalnie znaczący jubileusz przemysłu lotniczego na Rzeszowszczyźnie. Jak wiadomo bowiem, 40-lecie swego istnienia obchodzą tamtejsze dwa czołowe zakłady polskiego przemysłu lotniczego — Wytwórnie Sprzętu Komunikacyjnego „PZL — Rzeszów" i „PZL — Mielec".

Starsi jeszcze pamiętają, młodszym trzeba jednak przypomnieć — bo to już historia, że w lutym 1937 r. władze państwowe zatwierdziły Plan Budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego, zgodnie z którym w 1938 r. przystąpiono do budowy Wytwórni Płatowców Nr 2 w Mielcu i Wytwórni Silników Nr 2 w Rzeszowie. Obydwa zakłady były filiami Wytwórni Polskich Zakładów Lotniczych w Warszawie. W momencie wybuchu wojny w 1939 r. ruszyła w nich dopiero produkcja seryjna i zakłady te nie mogły odegrać już swej roli w zaopatrzeniu w sprzęt polskiego lotnictwa. W latach II wojny światowej nowo uruchomione przez Polskę zakłady w Rzeszowie i Mielcu wykorzystywał dla swoich celów hitlerowski okupant. W walce z faszystowskim najeźdźcą chlubnie zapisał się w tym rejonie polski ruch oporu i partyzantka.

Uruchomienie wytwórni lotniczych na Rzeszowszczyźnie dawało pewne szanse rozwoju tego zaniedbanego przed wojną regionu. Jednakże dopiero w Polsce Ludowej została ona wykorzystana i w pełni zrealizowana. Dziś Rzeszowskie ma wielki przemysł lotniczy, a jego zakłady promieniują i wnoszą znaczący wkład w rozwój swych miast i całego województwa. Sam Rzeszów zresztą, już miasto stutysięczne, stał się poważnym ośrodkiem lotniczym w kraju. Oprócz WSK, ma Instytut Lotnictwa Politechniki, aeroklub, komunikację lotniczą i ośrodek szkolenia personelu lotniczego. Znany jest dobrze chlubny dorobek pracowników przemysłu lotniczego Rzeszowszczyzny i tamtejszych lotników sportowych.

Z zadowoleniem przyjmujemy fakt, że do tradycyjnego święta czytelników „Nowin" włączono szeroko obchody jubileuszowe 40-lecia powstania zakładów przemysłu lotniczego na Rzeszowszczyźnie. W ramach imprez przewiduje się m. in. 27 maja turnieje rekreacyjno-sportowe i techniczno-zawodowe między „PZL — Rzeszów" i „PZL — Mielec". Zwycięzca otrzyma Puchar Przechodni Wojewódzkiej Rady Związków Zawodowych.

Prężny rzeszowski Oddział Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich zaprosił z tej okazji na sesję wyjazdową do Rzeszowa i Mielca dziennikarzy z Klubu Publicystów Lotniczych SDP. Z zaproszenia skorzystała także „Skrzydlata Polska", by razem z Czytelnikami „Nowin" wziąć udział w święcie i jubileuszu 40-lecia ich zakładów przemysłu lotniczego. O czym, rzecz jasna, napiszemy oddzielnie.

Serdecznie pozdrawiamy Czytelników „Nowin", którymi są przecież także ludzie przemysłu lotniczego Rzeszowszczyzny. Życzymy miłego święta w dniach jubileuszu 40-lecia rzeszowskiej i mieleckiej wytwórni PZL.

Ikarus

NASI LAUREACI

W roku ubiegłym nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej ukazała się interesująca książka Jerzego Pawlaka pt. „Brygada Pościgowa — Alarm". Autor wspomnianej pracy, mającej charakter dokumentu z Wojny Obronnej Polski w 1939 r., otrzymał honorowe wyróżnienie roku naszej redakcji — BŁĘKITNE SKRZYDŁA 1977.

Ścisłe związki Jerzego Pawlaka z lotnictwem sięgają drugiej połowy lat trzydziestych, kiedy to został członkiem Klubu Lotniczego PWS w Białej Podlaskiej. Chciał być oficerem lotnictwa. Po badaniach lotniczo-lekarskich przyjęto go do Przysposobienia Wojskowego Lotniczego istniejącego przy wspomnianym klubie. Ukończył kurs szybowcowy i uzyskał kat. B pilota szybowcowego w Ustianowej (1938 r.), z kolei — kurs spadochronowy (10 skoków z wieży i 3 skoki z samolotu typu Fokker), a następnie — kurs pilotażu samolotowego na RWD-8 (1939 r.). W tym samym roku został przyjęty do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Wybuch II wojny światowej przeszkodził mu w urzeczywistnieniu ambitnych zamierzeń lotniczych. Do czynnego latania na szybowcach i samolotach powrócił w drugiej połowie lat pięćdziesiątych. Ze względu jednak na stan zdrowia zrezygnował (1962 r.) z czynnego uprawiania sportu lotniczego. Nadal jednak pozostał członkiem Aeroklubu Warszawskiego, w którym udziela się społecznie. Z wykształcenia jest magistrem inżynierem budownictwa lądowego; zawodowo pracuje w Ministerstwie Komunikacji.

ocalić od zapomnienia

— Naszych Czytelników ciekawią okoliczności, które wpłynęły na związki z lotnictwem ludzi lotnictwa. Kiedy Pan zainteresował się lotnictwem?

— Pasjonowało mnie ono od najmłodszych lat. Przeżywałem zwycięstwo i tragedię Żwirki i Wigury, byłem pełen zachwytu dla osiągnięć Skarżyńskiego, Bajana, Hynka i wielu innych. W mojej rodzinie bliższej i dalszej było kilku lotników, którzy w bezpośrednich kontaktach ze mną przybliżali mi tę piękną i pasjonującą dziedzinę. Ostateczną decyzję podjąłem po przeczytaniu „Szkoły Orląt" Janusza Meissnera. Latanie i lotnictwo w tamtych latach okryte było nimbem tajemniczości i romantyzmu. Było ono niezwykle pociągającą dziedziną szczególnie dla ludzi młodych.

— Czy Pan mógłby podać jakiś fakt, który wpłynął na zaciekawienie historią lotnictwa polskiego?

— Po raz pierwszy zetknąłem się z nią mniej więcej w połowie lat trzydziestych. Oto pewnego dnia mój kuzyn-lotnik — wiedząc, że jestem entuzjastą lotnictwa — podarował mi księgę „Ku Czci Poległych Lotników". Tak się zaczęło...

— Pasja ta trwa do dnia dzisiejszego?

— Właśnie. Swoje zainteresowanie ograniczyłem głównie do polskiego lotnictwa wojskowego w okresie międzywojennym oraz do jego udziału w II wojnie światowej.

— Dlaczego?

— Jest to okres historyczny jak i dziedzina naszego lotnictwa mało znana w historiografii omawiającej udział polskiego lotnictwa w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. W tym przypadku mam na myśli udokumentowane fakty z udziału w walce poszczególnych pilotów, załóg, kluczy, eskadr.

— Mając opracowane materiały o udziale w walce wszystkich eskadr można nie tylko udokumentować jej przebieg i osiągnięcia bojowe, ale przedstawić ludzi, ich bohaterstwo, patriotyzm...

— Jak najbardziej. Większość przeze mnie opisywanych żołnierzy polskiego lotnictwa wojskowego to już osoby, które zginęły w minionej wojnie lub już zmarły. Ich czyny bojowe i pamięć o nich ze wszech miar godna jest opisania. Odkryłem wiele faktów zupełnie nieznanych, które świadczą o wielkim bohaterstwie naszych pilotów, o wierności przysiędze, o miłości ojczyzny. Przyświecał im jeden cel: walczyć i zwyciężyć wroga. Odnalazłem również wiele cennego materiału dotyczącego naszego personelu technicznego — szarych, nieznanych mechaników lotniczych — którzy dzięki swym złotym rękom i ogromnej sile woli umieli w ciągu nieprzespanej nocy naprawić postrzelane samoloty myśliwskie. Na nich to, już następnego dnia, mogli nasi piloci ponownie walczyć z nieprzyjacielem.

— Jak wiem nie jest Pan historykiem z wykształcenia. Czy jego brak utrudnia Panu pracę, czy wpływa na trudności w przygotowaniu opracowań...

— To prawda. Nie jestem historykiem zawodowym i nie mam takich aspiracji. Może jestem historykiem amatorem, a może zbieraczem materiałów historycznych, które chcę ocalić od zapomnienia. Jeśli pierwszą moją pasją było lotnictwo i latanie to drugą pasją jest nadal lotnictwo i zbieranie lotniczych materiałów historycznych. Ponadto chciałbym wyjaśnić, iż od wielu lat nieprzerwanie studiuję dzieła traktujące o metodologii badań historycznych. Okazały się one dla mnie bardzo pomocne. Ale wcale nie znaczy to, że chcę zostać historykiem zawodowym.

— Przed dwoma laty nasza redakcja zaproponowała Panu opracowanie dziejów kilku eskadr lotniczych ze szczególnym uwzględnieniem ich udziału w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. Jak Pan przyjął tę propozycję?

— Byłem nią zadowolony i muszę wyznać zakłopotany. Zastanawiałem się czy podołam zadaniu jakie postawiła przede mną redakcja. Wziąłem się do solidnej pracy, tak iż Czytelnicy „Skrzydlatej" mogą co pewien czas czytać materiały w cyklu „Dzieje eskadr".

— Cykl ten cieszy się dużym uznaniem naszych Czytelników.

— Miło mi słyszeć i to nie pierwszy raz. Z tym większą starannością i dociekliwością przystępuję do opracowania dziejów kolejnej eskadry. Materiały do tego celu otrzymuję poprzez kontakty bezpośrednie i listowne z byłymi uczestnikami walk, życzliwość rodzin byłych lotników Wojny Obronnej Polski w 1939 r., pomoc hobbystów lotnictwa (m. in. Popiela, Bączkowskiego, Krupki), bibliografię wspomnieniową. Mam ponadto prawie wszystkie sprawozdania dowódców jednostek lotniczych (eskadr, dywizjonów i pułków) a także wielu pilotów walczących we wrześniu 1939 r. Z benedyktyńską cierpliwością zbieram poszczególne informacje, pojedyncze zdania, oderwane wydarzenia. Wówczas to posługując się oryginalnymi sprawozdaniami dowódców dzień po dniu zestawiam fakty. Wymaga to cierpliwości, dobrej pamięci nazwisk, wielu kolejnych konfrontacji, a niekiedy zebrania dodatkowych szczegółów lub konsultacji. Krótko mówiąc tekst jednej eskadry powstaje w okresie kilku miesięcy.

— Czy zawsze Pana propozycja uzyskania informacji na temat udziału w walce przez poszczególnych lotników spotyka się ze zrozumieniem i przychylnością?

— Zdecydowana większość byłych lotników w kraju i za granicą do których się zwracam, chętnie i życzliwie dzieli się ze mną wiadomościami i fotografiami. Jednak zdarza się, że niektóre listy pozostają bez odpowiedzi. Ale tym się nie zniechęcam. Niemal każdego dnia powiększam systematycznie moje opracowanie na ten temat.

— „Dzieje eskadr" zgodnie z naszym założeniem nie są pełną historią opisywanych eskadr. Chodzi nam szczególnie o udział lotników polskich w Wojnie Obronnej Polski w 1939...

— Z tym założeniem redakcji musiałem się zgodzić nie bez żalu. Ale z drugiej strony podzielam w pełni pogląd „Skrzydlatej". Historia bowiem udziału polskiego lotnictwa w wojnie 1939 r. jest nadal naszą białą plamą. Częściowo wypełniają tę pustkę książki Władysława Zaczkiewicza i Adama Kurowskiego; zawierają one jednak szereg błędów i nieścisłości. Na temat udziału lotnictwa polskiego w wojnie 1939 r. ukazało się kilka wartościowych tytułów. Do takich zaliczam: Stanisława Skalskiego „Czarne krzyże nad Polską", Tadeusza Rolskiego „Uwaga, wszystkie samoloty", Kazimierza Sławińskiego „W pomorskiej gardzieli" oraz Adama Kurowskiego „Lotnicy w bitwie nad Bzurą". Wszystkie są rzetelnie opracowane i dają prawdziwy obraz walk lotniczych.

— Ponadto trzeba dodać Pana książkę, która nie tylko uzyskała pochlebne oceny krytyków, przyjęta została z uznaniem przez naszych Czytelników ale i zadecydowała iż otrzymał Pan BŁĘKITNE SKRZYDŁA 1977. Co zadecydowało o powstaniu „Brygady Pościgowej — Alarm"?

— Obrona Warszawy ma doskonale opracowaną działalność wojsk lądowych przez Ludwika Głowackiego i Mariana Porwita. Wydawało mi się jednak, że potrzebna jest książka, która powinna uzupełnić całokształt bohaterskich walk w obronie stolicy. Ten właśnie fakt zadecydował o napisaniu „Brygady". Materiały do tej książki zbierałem od byłych uczestników walk mieszkających w kraju i za granicą, z archiwów krajowych i zagranicznych, z istniejących materiałów wspomnieniowych. Sama jednak konfrontacja i napisanie pracy trwało prawie tyle samo ile zbieranie materiałów.

— Słyszałem, że opracował Pan wykaz poległych lotników?

— Tak. Trzy lata temu sporządziłem „Wykaz poległych lotników polskich w wojnie 1939 r." i przesłałem go do Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. W roku ubiegłym natomiast wspólnie z Adamem Kurowskim uzupełniliśmy ten wykaz o poległych i zamordowanych lotników polskich w okresie okupacji hitlerowskiej. Wykaz ten nadal uzupełniam, korzystając z pomocy oraz informacji niestrudzonego Adama Popiela.

— Gratulując jeszcze raz wyróżnienia, życzymy Panu urzeczywistnienia zamierzeń twórczych w opracowywaniu i przybliżaniu historii lotnictwa polskiego.

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

JEDENASTY

Jedenasty Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL różnił się zdecydowanie od poprzednich zjazdów lotników sportowych. Nie było odświętnej gali, odznaczeń i wyróżnień. Zjazd miał charakter roboczy, któremu przewodniczyło tylko czteroosobowe prezydium, złożone z prezesa ustępującego ZG i trzech prezesów aeroklubów regionalnych. Obrady miały rzeczowy, konstruktywny charakter, przebiegały w atmosferze troski i zaangażowania o dalszy rozwój lotnictwa sportowego. Dyskusja nie obyła się — rzecz jasna — bez wystąpień krytycznych, niekiedy polemicznych. Oceniono plusy działania stowarzyszenia, ale i szczerze mówiono o minusach w pracy aeroklubowej. W wystąpieniach dominowały problemy najbardziej nabrzmiałe: kadry instruktorskiej, sprzętu, płac, szkolenia i przygotowywania kandydatów dla potrzeb lotnictwa wojskowego i cywilnego. Mówiono również o potrzebie bardziej równomiernego rozwoju poszczególnych dyscyplin sportu lotniczego, o ruszeniu z martwego punktu sportu lotniowego i wejściu szerszym frontem do szkół z modelarstwem lotniczym. Padło wiele propozycji i wniosków pod adresem nowo wybranych władz Aeroklubu PRL.

Cennym i optymistycznym akcentem obrad były deklaracje złożone na forum Zjazdu ze strony przedstawicieli resortów: obrony narodowej, komunikacji, oświaty i wychowania, oraz wojsk lotniczych, o zacieśnieniu współpracy z lotnictwem sportowym i udzielaniu Aeroklubowi PRL pomocy w rozwiązywaniu wielu trudnych nieraz problemów. Wierzymy, że współpraca ta, o potrzebie której mówiło się wiele w dyskusjach przedzjazdowych, będzie rozwijać się pomyślnie i owocować na nowym etapie rozwoju naszego lotnictwa sportowego.

W Uchwale, którą publikujemy poniżej, XI Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL zwraca się do wszystkich członków stowarzyszenia o podjęcie wszechstronnych działań w realizacji zadań statutowych organizacji. Od nas wszystkich bowiem, szeregowych, członków, władz terenowych i naczelnych, na każdym odcinku pracy — w kołach i klubach lotniczych, w aeroklubach, na lotniskach, w powietrzu i na ziemi — zależy dalszy pomyślny rozwój polskiego lotnictwa sportowego, szczycącego się już blisko 60-letnią, piękną tradycją w dziejach polskich skrzydeł. JRK

Goście XI Krajowego Zjazdu APRL. W pierwszym rzędzie siedzą od lewej: gen. bryg. Longin Łozowicki, Maciej Matyaszczyk, gen. broni Tadeusz Tuczapski, Zdzisław Andruszkiewicz, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, Jerzy Kuberski, gen. dyw. pil. Tadeusz Krepski, gen. bryg. pil. dr Józef Sobieraj.

Na zdjęciu u góry: Delegaci podczas głosowania. Niżej: Współprzewodniczący obrad, gen. Władysław Jagiełło (z lewej) i prezes Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu, Jan Kania.

UCHWAŁA

XI Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej obradującego w Warszawie, dnia 29 kwietnia 1978 r.

XI Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, obradujący w ważnym okresie realizacji głównych, strategicznych założeń VI i VII Zjazdu naszej Partii związanych z urzeczywistnieniem programu budowy rozwiniętego społeczeństwa socjalistycznego, oceniając pozytywnie wyniki statutowej działalności stowarzyszenia w latach 1974—1977, stwierdza jednocześnie widoczny postęp na drodze rozwoju polskiego lotnictwa sportowego i umacniania jego poszczególnych dyscyplin.

Na pozytywną realizację kierunkowych zadań lotnictwa sportowego w okresie między X a XI Zjazdem Aeroklubu PRL korzystny wpływ wywierał przyspieszony rozwój społeczno-ekonomiczny kraju, ściśle sprzężony z ogólnonarodowym klimatem społecznej akceptacji Uchwał VII Zjazdu i II Krajowej Konferencji Partyjnej PZPR.

Zjazd pozytywnie ocenia wyniki działalności ideowo-wychowawczej, wyszkoleniowej i sportowej Aeroklubu PRL, a szczególnie społeczne rezultaty, osiągnięte w dziedzinie patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży, kształtowania zaangażowanych postaw obywatelskich kadry zawodowej i społecznej lotnictwa sportowego, popularyzowania problematyki ludowej obronności i lotniczych sportów obronnych, mobilizowania kadry i członków stowarzyszenia do realizacji prac o charakterze społecznie użytecznym.

Zjazd stwierdza wyraźny wzrost poziomu lotniczego wyczynu sportowego i umocnienie pozycji polskiego lotnictwa sportowego na arenie międzynarodowej dzięki wybitnym sukcesom i wynikom naszych pilotów, skoczków spadochronowych i modelarzy lotniczych, uzyskanych w imprezach i zawodach lotniczych organizowanych i rozgrywanych na szczeblu krajowym i międzynarodowym.

Jako jeden z zasadniczych czynników, stanowiących o osiągnięciach i sukcesach stowarzyszenia w latach 1974—1977, Zjazd uznaje i popiera rozwijającą się od lat konstruktywną współpracę Aeroklubu PRL z FSZMP, ZHP, resortami: komunikacji, obrony narodowej, oświaty i wychowania, instytucjami i jednostkami lotnictwa wojskowego i cywilnego, GKKFiT oraz WKKFiT, organizacjami społecznymi, jak: LOK, Spółdzielczość Budownictwa Mieszkaniowego, NOT, TWP, Centralnym Związkiem Sp. Spożywców „Społem" itp.

Z treści referatu programowego, wystąpień i dyskusji wynika potrzeba społecznego i organizacyjnego zwiększenia wysiłków na rzecz dalszego rozwoju ogólno-statutowej działalności Aeroklubu PRL i umacniania jego społeczno-wychowawczej funkcji.

Za podstawę rozwinięcia zasadniczych działań w realizacji problemowych zadań stowarzyszenia w latach bieżącej kadencji, Zjazd przyjmuje wnikliwie oceniony i zaakceptowany program działalności Aeroklubu PRL na lata 1978—1981.

Przyjmując za podstawę czynnik pozytywnego rozwiązania istniejących w stowarzyszeniu problemów na drodze dalszego rozwoju lotnictwa sportowego, Zjazd zobowiązuje Zarząd Główny APRL i jego Prezydium do dalszego rozwijania działalności stowarzyszenia, w tym między innymi poprzez koncentrację jego działań na następujących zasadniczych problemach:

1 — kształtowaniu zaangażowanych postaw ideowo-społecznych i wysokich walorów etyczno-moralnych kadry i członków Aeroklubu PRL w systemie patriotyczno-obronnego i internacjonalistycznego wychowania społeczności lotnictwa sportowego, a zwłaszcza młodzieży;

2 — rozwijaniu szerokiej działalności zmierzającej do zwiększenia szeregów członkowskich i zapewnienia większego udziału młodzieżowych aktywistów lotniczych w społecznych władzach stowarzyszenia;

3 — umacnianiu roli i znaczenia Aeroklubu PRL w ogólnym systemie ludowej obronności, między innymi poprzez opracowanie koncepcji organizacji obozów przysposobienia obronnego młodzieży i rozszerzenia bazy podstawowego szkolenia lotniczego, zwiększającej wyraźnie możliwości rekrutacyjne kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej i Szkoły Chorążych Lotnictwa;

4 — prowadzeniu szerokiej — w sensie środowiskowym i terytorialnym — polityki w zakresie szkolenia i uprawiania lotniczych sportów obronnych,

Ogólny widok udekorowanej flagami narodowymi, emblematem i flagami Aeroklubu PRL sali obrad w Klubie Oficerskim Dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Na trybunie — przemawia wiceminister Komunikacji gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

Uczeń III klasy Technikum Mechanizacji Rolnictwa o specjalizacji ogrolotniczej, delegat Aeroklubu Kętrzyńskiego, Julian Skubisz (z lewej) i uczeń Liceum Lotniczego w Dęblinie pilot szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Orląt, Marek Bylinka (z prawej).

Delegaci i goście na sali obrad XI Zjazdu Aeroklubu PRL.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

Z lewej, u góry: O pracy Aeroklubu Kętrzyńskiego i szkoleniu pilotów dla agrolotnictwa mówił na Zjeździe jego prezes, Jerzy Wróblewski. Poniżej, obok: Delegat Aeroklubu Krakowskiego Edward Popiołek poruszył problemy szkolenia i sportu samolotowego.

Z prawej, u góry: Delegat Aeroklubu Warszawskiego Jerzy Wolf mówił o potrzebie rozwoju sportu lotniowego. Poniżej, obok: Członek ZG APRL płk pil. rez. Stanisław Skalski apelował z trybuny zjazdowej o masowość szkolenia lotniczego młodzieży.

zapewniającej młodzieży możliwie najlepsze warunki równego startu w rozwijaniu jej zainteresowań lotniczych;

5 — rozwijaniu przyjaznej i konstruktywnej współpracy z bratnimi narodowymi aeroklubami państw socjalistycznych, utrwalaniu lotniczych kontaktów sportowych, rozszerzaniu wymiany doświadczeń;

6 — prowadzeniu polityki kadrowej i finansowej stowarzyszenia zapewniającej stabilizację wysoko kwalifikowanej, zaangażowanej kadry instruktorskiej i technicznej oraz pełną realizację zadań stowarzyszenia o charakterze wychowawczym, społecznie-obronnym i sportowym;

7 — skoncentrowaniu bacznej uwagi i wysiłków organizacyjnych na kształtowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotów i skoków spadochronowych, wyrażającego się konsekwentnym przestrzeganiem zasad dyscypliny i przepisów lotniczych i rozwijaniu szerokiej działalności profilaktycznej we wszystkich ogniwach stowarzyszenia;

8 — wzbogacaniu treści i rozwijaniu form współpracy Aeroklubu PRL z wszystkimi zainteresowanymi resortami, organizacjami i instytucjami dla ogólnego, społecznego dobra patriotyczno-obronnego wychowania młodzieży; działaniom tym sprzyjać powinno zawieranie wieloletnich porozumień z zainteresowanymi organizacjami, resortami i stowarzyszeniami;

9 — krzewieniu zasad i przejawianiu stałej troski o sprawność sprzętu i urządzeń techniczno-lotniczych, sprzyjającą racjonalnej i oszczędnej gospodarce mieniem społecznym i państwowym oraz lepsze warunki socjalno-bytowe załóg pracowniczych; szczególnej troski i zainteresowania wymaga racjonalna społecznie i zadaniowo uzasadniona eksploatacja ogólnostowarzyszeniowej bazy lotniczej, skoncentrowanej m. in. w Lesznie, Lisich Kątach, Jeżowie, Krośnie i na Żarze k/Porąbki;

10 — podjęciu intensywnej działalności w zakresie uporządkowania bazy lotniskowej i w oparciu o dokonane rozeznanie, stworzenie wieloletniego programu jej rozwoju, modernizacji i technicznego dozbrojenia;

11 — podjęciu skutecznych działań w celu pełnego zsynchronizowania zamierzeń rozwojowych i bieżącej działalności APRL z ogólnym systemem rozwoju lotnictwa cywilnego i wojskowego w Polsce;

12 — otoczeniu wszechstronną opieką, w tym także finansową i techniczną, działań pionierskich w nietypowych dziedzinach lotnictwa i sportu lotniczego oraz popieranie w tym zakresie wszelkiego rodzaju działań nowatorskich;

13 — podjęciu kroków w celu prawnego uregulowania działalności gospodarczej i usługowej aeroklubów, stanowiącej istotny element finansowania bieżącej działalności stowarzyszenia;

14 — rozwijaniu inicjatywy społecznej i organizacyjnej w kierunku wypracowania i uzyskiwania społecznych środków finansowych oraz racjonalnego i oszczędnego wykorzystywania ich, w ramach dochodów własnych, na działalność szkoleniową i społeczno-organizacyjną aeroklubów regionalnych.

Zjazd zobowiązuje nowo wybrane władze Aeroklubu PRL do szczegółowego przeanalizowania zgłoszonych w trakcie obrad wniosków i postulatów — wynikających tak z wystąpień programowych jak i z głosów w dyskusji — i opracowania programu ich realizacji oraz powiadomienia wnioskodawcy o sposobie ich realizacji.

Zjazd, wyrażając uznanie dla wzorowej obywatelskiej postawy kadry zawodowej i społecznej Aeroklubu PRL, jest w pełni przeświadczony, że zgodnie z tradycją szeroki i ofiarny aktyw naszego stowarzyszenia godnie włączy się do przypadających na bieżący rok uroczystych obchodów 60-lecia odzyskania niepodległości, XXXV rocznicy Ludowego Wojska Polskiego i 60 rocznicy Polskiego Lotnictwa Sportowego. Społeczny klimat, towarzyszący tym jubileuszowym uroczystościom, szczególnie dobrze służyć będzie wzorowej realizacji nakreślonych zadań lotnictwa sportowego, zawartych w planie działalności Aeroklubu PRL na lata 1978—1981.

Zjazd prosi wszystkich uczestników o podjęcie wszechstronnych działań, mających na celu tworzenie społecznego klimatu sprzyjającego realizacji dzisiejszych postanowień.

WSPOMNIENIE atlantyckiego przelotu

List z Brazylii

Czas ma to do siebie, że w miarę jego upływu zaciera w naszej pamięci równomiernie wydarzenia wielkie i małe. Stopniowo stają się one historią lat minionych, a naocznych świadków systematycznie ubywa. Pozostają zapisy, zdjęcia, stare dokumenty. Z każdym mijającym rokiem rzadsze i tym cenniejsze dla potomności.

W ubiegłym roku przyleciał do Polski jeden z naszych rodaków, urodzony w Brazylii i tam zamieszkujący od ponad 70 lat — Teodor Żubiński. Była to jego pierwsza wizyta w kraju swych rodziców. Nie sądziłem więc, że w ogóle będziemy mogli rozmawiać po polsku i... mile się zdziwiłem. A kiedy jeszcze wyjawił, iż mieszka w Kurytybie to już mieliśmy wspólny, lotniczy temat. T. Żubiński bowiem pamiętał doskonale wydarzenie, które w 1933 roku stało się światową seensacją, a jej autorem był kapitan pilot Stanisław Skarżyński. Tak jak dziś głośno w prasie o rejsach żeglarzy-samotników, tak wówczas to nazwisko pilota, który samotnie na małym, sportowym samolocie RWD-5 bis pokonał Atlantyk, stanowiło czołówki tytułów wielu gazet. Mój rozmówca obiecał, że po powrocie do Brazylii odszuka stare zdjęcia dokumentujące przylot i pobyt kpt. Skarżyńskiego na terenie stanu Parana i w jego stolicy Kurytybie. Przypomniał jednocześnie, że właśnie w maju 1978 roku przypada 45 rocznica wspaniałego przelotu.

I oto niedawno otrzymałem ofrankowaną kolorowymi znaczkami dużą, żółtą kopertę nadaną w Kurytybie, a w niej zdjęcia przypominające wydarzenie, które dla całej brazylijskiej Polonii było prawdziwym świętem narodowym. T. Żubiński dołączył także kserograficzną odbitkę będącą wyciągiem z „Dziennika Podróży" samolotu SP-AJU oraz stronicę dziennika „O Estado do Parana" ukazującego się w Kurytybie, z artykułem polonijnego dziennikarza Tadeusza Krula, wydrukowanym w 40-lecie przelotu Stanisława Skarżyńskiego.

Start samotnika atlantyckich przestworzy nastąpił z Warszawy 27 kwietnia 1933 roku o godzinie 8.05. Trasa wiodła etapami przez Lyon, Perpignan, Casablankę, Port Etienne do St. Louis. Tam, w dniu 7 maja, na godzinę przed północą, rozpoczął się lot zakończony lądowaniem następnego dnia już na kontynencie południowoamerykańskim, w Maceio. Skarżyński samotnie przebywał w powietrzu przez 20 godzin i 30 minut, pokonując dystans trzech tysięcy 640 kilometrów! Jego przylot wywołał na docelowym lotnisku olbrzymią konsternację, gdyż nikt nie przypuszczał, że samolot SP-AJU, który wystartował z afrykańskiej bazy Saint Louis de Senegal, jest tak małą, sportową maszyną, wyposażoną w jeden, zaledwie 130-konny silnik!

Niespełna dwa dni bawił tylko kpt. Skarżyński w Maceio i przez Caravellas poleciał do ówczesnej stolicy Brazylii — Rio de Janeiro. Następnym etapem jego podróży była Kurytyba. Mój brazylijski korespondent tak wspomina przylot:

„Kapitan Skarżyński przyleciał do Kurytyby 29 maja 1933 roku o godzinie 14.15. Podczas pobytu w Paranie zwiedził część tego stanu w towarzystwie konsula p. Cybulskiego i p. Paszkowskiego oraz por. pil. Konrada Sadowskiego, który w tym czasie mieszkał w Kurytybie. W mieście Ponta Grossa przyłączył się do nich Stanisław Zawadzki, stary i niezmordowany działacz polonijny, wówczas inspektor firmy „Shell", która zaopatrywała samolot kpt. Skarżyńskiego w materiały pędne. Po powrocie do Kurytyby kapitan Skarżyński był przyjmowany przez wszystkie towarzystwa polonijne, a szczególnie przez Towarzystwo Wychowania Fizycznego „Junak" (obecnie „Uniao Juventus"). Dnia 9 czerwca odleciał do Porto Alegre (stan Rio Grande do Sul), a stamtąd do Buenos Aires (stolica Argentyny)."

Polonijny dziennikarz Tadeusz Krul w swym artykule pt. „A memorável proeza de um aviador polonês" uzupełnia, że: ... „polskiego pilota witało na lotnisku wiele osobistości oficjalnych, m.in. dowódca okręgu wojskowego — gen. João Gomes Ribeiro, prezydent aeroklubu — kpt. M. Blasi, komendant bazy lotniczej — pułkownik Souto, prezes stowarzyszenia dziennikarzy — Adherbal Stresse i inni."

Pamięć o kapitanie Stanisławie Skarżyńskim, bohaterze atlantyckiego przelotu, jest zwłaszcza wśród starszej części Polonii brazylijskiej nadal bardzo żywa. Wiele też czyni się, aby jego sylwetkę i pamiętny przelot, którym rozsławił polskie skrzydła w Ameryce Południowej, przypominać młodemu pokoleniu Polonusów.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

1

2

1. Tak Polonia w Kurytybie witała swego rodaka, kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego, który 29 maja 1933 r. wylądował na lotnisku stolicy stanu Parana.

2. Pamiątkowe zdjęcie kurytybskiej Polonii, zrzeszonej w Towarzystwie Wychowania Fizycznego „Junak", ze spotkania z kapitanem Skarżyńskim.

3. Wyciąg z Dziennika podróży" samolotu SP-AJU.

4. Fotokopia czołówki artykułu Tadeusza Krula o przelocie Atlantyku przez kpt. pil. St. Skarżyńskiego, zamieszczonego w 40-lecie tego wydarzenia na łamach wydawanego w Kurytybie dziennika „O Estado do Paraná.

Zdjęcia ze zbiorów TEODORA ŻUBIŃSKIEGO

Wyciąg z „Dziennika podróży" samolotu SP – AJU

Data	Etap	Odległość w km	Godzina start	Godzina lądowanie	Czas	Szybkość przeciętna w km/godz.	Uwagi
27.IV.33	Warszawa – Lyon	1500	8.05	16.45	8 h 40	173,1	
30.IV.33	Lyon – Perpignan	400	7.15	10.15	3 h	133,5	W tem ½ kr[illegible] spowod[illegible] mgły.
1.V.33	Perpignan – Casablanca	1625	8.50	19.30	10 h 40	152,3	
3.V.33	Casablanca – Port Etienne	1950	7.15	18.20	11 h 05	175,9	
4.V.33	Port Etienne – St. Louis	650	8.15	11.15	3 h	216,5	
7.V.33 – 8.V.33	St. Louis – Maceio	3640	23.00	19.30	20 h 30	177,6	
10.V.33	Maceio – Caravellas	1300	7.30	15.00	7 h 30	173,3	
11.V.33	Caravellas – Rio de Janeiro	800	7.45	12.50	5 h 05	157,4	
29.V.33	Rio de Janeiro – Kurytyba	720	9.50	14.15	4 h 25	163,0	
9.VI.33	Kurytyba – Porto Alegre	680	10.10	14.15	4 h 05	166,5	
11.VI.33	Porto Alegre – Buenos Aires	1120	9.50	16.05	6 h 15	179,2	
22.VI.33	Buenos Aires – Porto Alegre	1120	10.15	15.30	5 h 15	213,3	
23.VI.33	Porto Alegre – Santos	1020	9.50	15.40	5 h 50	174,9	W tem 1[illegible] km wsk[illegible] tek zawr[illegible] cenia.
24.VI.33	Santos – Rio de Janeiro	360	12.00	14.00	2 h	180,0	
30.VII.33	Boulogne – Łódź	1300	9.35	16.06	6 h 30	200,0	
2.VIII.33	Łódź – Warszawa	120	15.50	16.40	0 h 50	144,0	
	Razem .	18305	–	–	104 h 40	174,9	

3

A memorável proeza de um aviador polonês

4

WOKÓŁ MISTRZOSTW ŚWIATA

EDWARD MAKULA
Korespondencja z Paryża

W marcu br. odbyło się kolejne posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej (CIVV) Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Jak zwykle, bezpośrednio przed mistrzostwami świata, spotkania te cieszą się dużą popularnością. Tym razem zebrało się 39 delegatów reprezentujących 23 aerokluby narodowe. Nic w tym dziwnego zważywszy, że jest to ostatnia okazja bezpośredniego kontaktu z organizatorami mistrzostw. Jest też ostatnią z możliwości wprowadzenia korekt do regulaminu i szczegółowych przepisów według których rozgrywana jest ta najważniejsza w szybownictwie impreza. Stąd też omówienie mistrzostw było najobszerniejszym punktem porządku obrad.

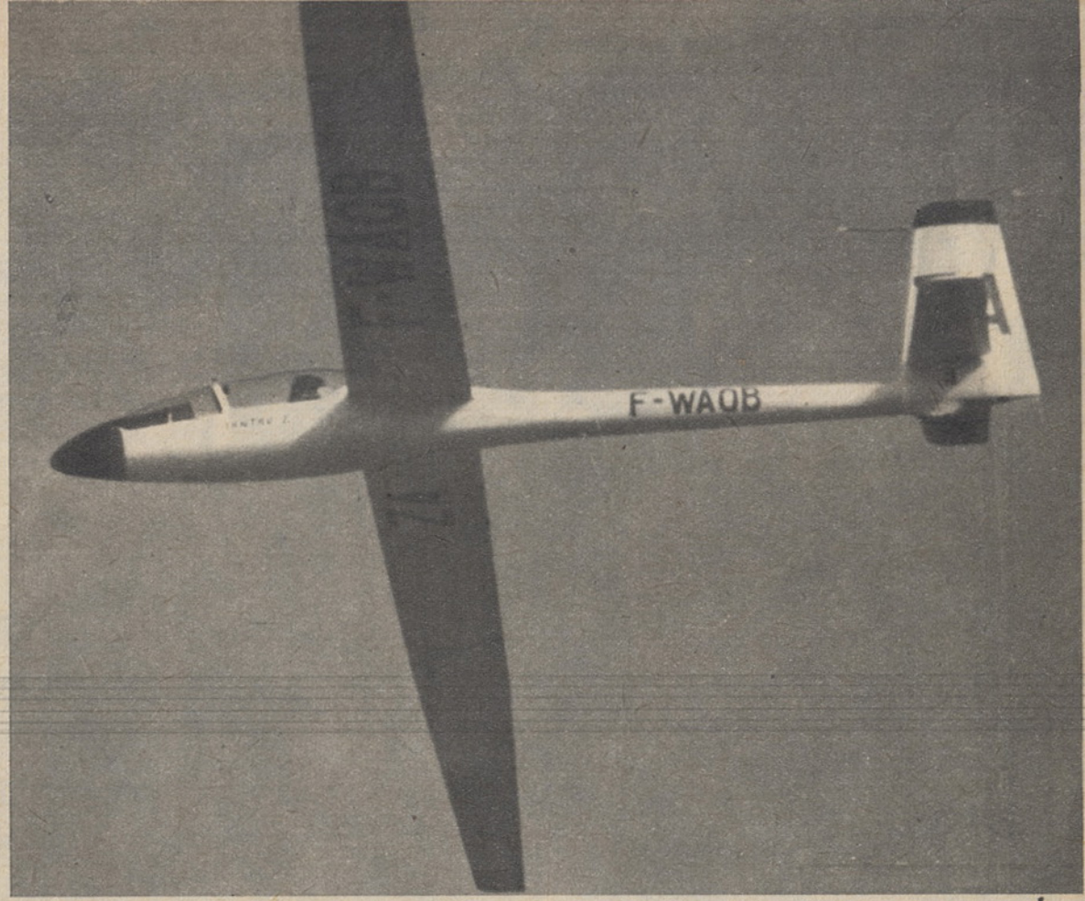
Jak dotąd przyjęto zgłoszenia z 32 państw, które wysyłają do Chateauroux łącznie 110 zawodników. W klasie otwartej wystartuje 32 pilotów, w klasie 15 m — 44 pilotów i w klasie 15 m standard — 34 pilotów. Jak wiadomo — ze względów bezpieczeństwa organizator przewidywał maksymalną liczbę 100 szybowców, z tym, że w jednej klasie nie więcej niż 50. Po przeanalizowaniu zrezygnowano z jakichkolwiek ograniczeń, co pozwoliło na uniknięcie kłopotliwego zmniejszania liczebności niektórych reprezentacji. Jak było do przewidzenia, najpopularniejszą klasą okazała się klasa 15 m bez dodatkowych ograniczeń. Mimo iż klasa ta zadebiutuje w mistrzostwach okazało się, że prężne przemysły lotnicze innych państw w krótkim czasie zdołały wypuścić wiele nowych i bardzo ciekawych szybowców tej klasy. W tejże klasie zgłoszono renomowanych pilotów z czołówki światowej.

Rozdzielono częstotliwości radiowe. Nasza ekipa otrzymała samodzielną częstotliwość 131,675 kHz. Chęć kontrolowania lotów w chmurach wpędziła Francuzów, tak jak zresztą i innych organizatorów w ślepy zaułek. Postulowany przez nich wymóg obowiązkowego posiadania przez zawodników barografu spowodował konieczność kalibrowania około 200 barografów, które trzeba im dostarczyć przed otwarciem mistrzostw. To, że w końcu oświadczono, iż nie będą w stanie sprawdzić codziennie dwusetki barogramów wcale mnie nie zaskoczyło. Nie od dziś wiadomo, że jest to ogromny wysiłek organizacyjny, a w dodatku odczyt barogramu jest jedynie poszlaką, a nie dowodem, że zawodnik wykorzystał wznoszenie w obszarze między chmurami. Jak widać, nie wynaleziono jeszcze metody pozwalającej bezspornie uznać czy ktoś latał w chmurach, czy też nie. A swoją drogą szkoda, że w imprezie światowej rangi kunszt latania w chmurach jest na indeksie. Ostatecznie zwyciężył zdrowy rozsądek i postanowiono sprawdzać barografy — podobnie jak ciężar szybowców — wyrywkowo.

Niespodziewanie długą dyskusję wywołał jadłospis. Obecni, pomni kontynentalnych, francuskich śniadań, orzekli, że nie do pomyślenia jest latanie po tak skąpym posiłku. Przypomniano sobie nad wyraz skromne argentyńskie śniadania, złożone z 1 jajka i rogalików wielkości serdecznego palca. W rezultacie ustalono, że jadłospis będzie przedmiotem dodatkowej ankiety rozesłanej do wszystkich aeroklubów narodowych.

Okazało się, że zaintersowanie mistrzostwami jest olbrzymie, a organizatorzy chcieliby pobić rekord frekwencji. Wprowadzenie trzeciej klasy niezmiernie ożywiło ambicje wielu państw. Bodźcem są oczywiście 3 dodatkowe medale do zdobycia.

A jak wyglądają szanse naszych zawodników? Wprawdzie ze względu na brak odpowiedniego szybowca, zgłosiliśmy nasz udział tylko w klasie otwartej i 15-metrowej ograniczonej, ale wybór jest wyjątkowo trafny. W obu tych klasach wystartuje po 30 pilotów. Najliczniejsza, bo prawie 50-osobowa klasa szybowców 15 m zgromadziła również prawie wszystkich znakomitych pilotów dawnej klasy standard. Poza tym dysponujemy w obu klasach polskimi szybowcami, należącymi do ścisłej czołówki światowej. Oczywiście, ostatnie słowo należy do naszych reprezentantów, ale oni już wiele razy udowodnili, że poprzez staranne przygotowanie potrafią wyjść zwycięsko z wielu batalii, mimo iż warunki klimatyczne, sprzętowe i terenowe nie zawsze były naszymi sprzymierzeńcami. Nie zapominajmy, że w każdych mistrzostwach nasi piloci zdobywali przeciętnie dwa medale. O dominującej roli naszych pilotów świadczy chociażby poniższa tabela, zawierająca ilość zdobytych medali na przestrzeni ostatnich 20 lat, a więc w okresie kiedy polska reprezentacja regularnie walczyła o prymat w światowym szybownictwie. Myślę, że wymowa tego zestawienia nie wymaga komentarzy.



Czy polskie „Jantary" pilotowane przez polskich pilotów wystartują w tegorocznych mistrzostwach świata w Chateauroux? Na zdjęciu: Polski „Jantar-2" w barwach francuskich. Zdjęcie: „Aviasport"

MEDALE

Państwo	Łącznie	Złote	Srebrne	Brązowe
POLSKA	17	4	4	9
RFN	11	5	2	4
SZWECJA	5	1	4	—
USA	4	3	—	1
FRANCJA	3	1	1	1
WIELKA BRYTANIA	3	1	1	1
AUSTRALIA	2	1	1	—
FINLANDIA	2	—	1	1
SZWAJCARIA	2	—	1	1
AUSTRIA	1	1	—	—
ARGENTYNA	1	1	—	—
BELGIA	1	—	1	—
ZSRR	1	—	1	—
BRAZYLIA	1	—	1	—
CZECHOSŁOWACJA	1	—	—	1

Polscy piloci jako jedyni obok pilotów RFN latają zawsze na swoich, rodzimej produkcji szybowcach. Bo też mistrzostwa świata są nie tylko sprawdzianem umiejętności pilotów, ale i wizytówką przemysłu lotniczego. Tutaj można zaobserwować nowości w konstrukcji i technologii budowy wysoko wyczynowych szybowców, a wady występują ze szczególną ostrością. Można śmiało zaryzykować stwierdzenie, że doświadczenia z mistrzowskich zmagań walnie przyczyniły się do powstania obecnych wspaniałych szybowców wśród których królują i nasze. W ostatecznym bilansie to nasze szybowce pilotowane przez naszych pilotów ugruntowały czołową pozycję Polski na świecie, a produkty naszego przemysłu lotniczego są rozchwytywane.

Rozpoczęcie treningu ustalono na 8 lipca, z tym, że przyjazd na lotnisko nie może nastąpić wcześniej niż dnia poprzedniego. Piloci i kierownicy ekip otrzymują pokoje 1-osobowe, a piloci z żonami — 2-osobowe. Przestrzeń campingowa będzie zagospodarowana. Przewidziano również camping dla kibiców.

Wpłynęły wstępne oferty od organizatorów przyszłych mistrzostw. I tak na 1981 r. ubiegają się o ten zaszczyt RFN, RPA i USA, zaś na 1984/85 r — Australia. Ostateczna decyzja w tej sprawie zapadnie na przyszłorocznej konferencji CIVV.

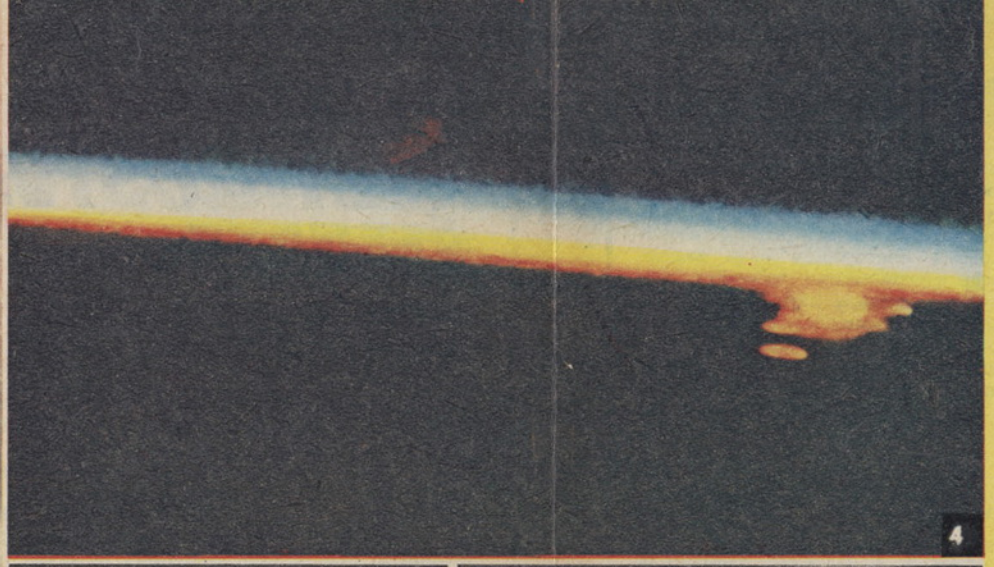
W międzyczasie, w 1979 r. w Örebro w Szwecji rozegrane zostaną pierwsze mistrzostwa Europy w klasie CLUB. Mają to być tzw. tanie mistrzostwa. Do udziału w nich będą dopuszczone szybowce o rozpiętości skrzydeł do 15 m, ze stałym podwoziem, bez mechanizacji skrzydeł i urządzeń do balastu wodnego, wyprodukowane w serii liczącej co najmniej 10 sztuk. My niestety, wciąż jeszcze nie doczekaliśmy się szybowca tej klasy.

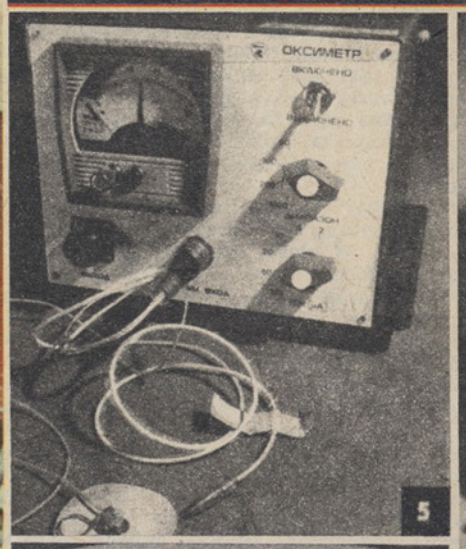
Omówiono również wstępne wytyczne, dotyczące struktury i liczby klas szybowców na mistrzostwa świata. Choć nie zapadła tu jeszcze żadna decyzja, warto wspomnieć, że obok rosnącego popytu na szybowce klasy 15 m, obserwuje się znaczny spadek zainteresowania szybowcami obecnej klasy standard w RFN wystąpił wyraźny spadek cen tych szybowców, a niektóre wytwórnie zdecydowały się na przerwawanie ich produkcji.

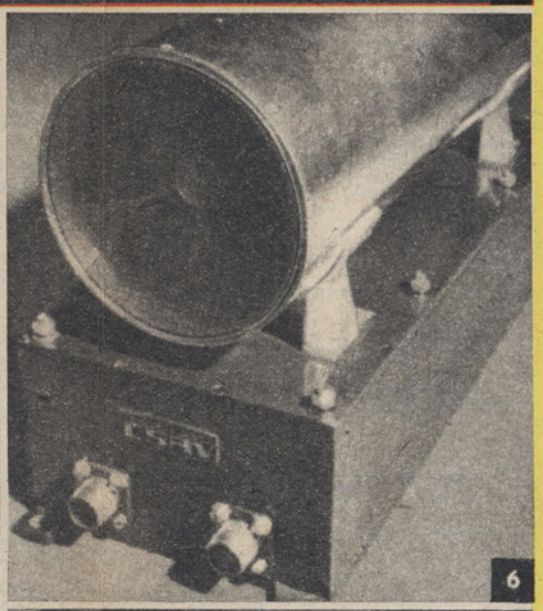
Po kilku latach usilnych starań ze strony delegacji USA, medal Lilienthala na rok 1977 przyznano wreszcie znakomitemu pilotowi Georgowi Moffatowi — dwukrotnemu mistrzowi świata, autorowi wielu artykułów i książek o szybownictwie.

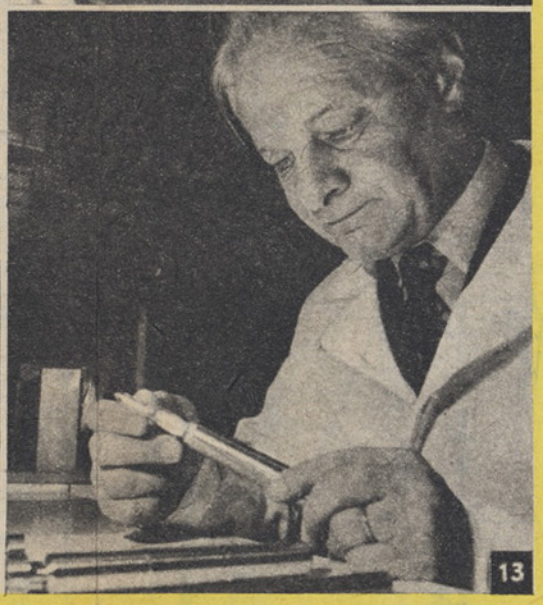
Wreszcie też Komisja Szybowcowa rozpoczęła dyskusję nad „filozofią" zawodniczą. Jak wiadomo, uzasadnione czynniki ekonomiczne protegują rozgrywanie zawodów po trasach zamkniętych i jednakowych dla wszystkich zawodników. Doprowadziło to do specyficznego stylu latania zawodniczego, przypominającego do złudzenia wyścigi kolarskie. A więc piloci pilnują się wzajemnie, przelatują większą część trasy w dużych grupach, a o zwycięstwie decyduje lepsza pozycja na finiszu. Analiza pogody, maksymalne wykorzystanie warunków lotnych schodzą niestety na dalszy plan. Szuka się więc ponownie dróg powrotu do indywidualnego wyczynu. Jedną z nich ma być wprowadzenie w przyszłości konkurencji, w których zawodnik sam wybierałby sobie trasę i jej długość. Na wynik punktowy wpływałaby zarówno uzyskana prędkość jak i odległość.

Wybory nowych władz CIVV nie przyniosły żadnych zmian w stosunku do obecnego układu. Następne spotkanie CIVV wyznaczono na marzec 1979 r.









CZECHOSŁOWACKI KOSMICZNY ZENIT

Pierwsza wyprawa kosmiczna z międzynarodową załogą programu INTERKOSMOS nosiła kryptonim TAJMYR-ZENIT. W statku kosmicznym „Sojuz--28" wystartowali 2 marca 1978 r. kosmonauci: Aleksiej Gubariew (ZSRR) i Vladimir Remek (CSRS). Po pobycie w stacji orbitalnej „Salut-6" obaj kosmonauci powrócili 10 marca 1978 r. na Ziemię. Lądowanie nastąpiło w zaśnieżonym stepie w okolicy Artałyku w radzieckim Kazachstanie.

Pierwszy kosmonauta czechosłowacki, to ZENIT. Podczas pobytu na orbicie zespół Gubariew — Remek przeprowadził doświadczenie z wytwarzaniem kryształów o szczególnych właściwościach oznaczone „Morawa-Spław". Drugie doświadczenie „Morawa-Kryształ" wykona jedna z następnych załóg „Saluta-6". Doświadczenie było przygotowane przez praskich fizyków ciała stałego Akademii Nauk CSRS przy współpracy uczonych radzieckich. Kierunek dalszego rozwoju badań kosmicznych CSRS, to badania Ziemi. Geolodzy zainteresowani są ustaleniem charakterystycznych struktur pierścieniowych powierzchni ziemskiej sygnalizujących złoża rudy. Badaniami kosmicznymi interesują się także ekolodzy, hydrolodzy, geografowie, rolnicy, leśnicy i inni. Podobnie jak w innych krajach członkowskich programu INTERKOSMOS — w CSRS ustalono już poligony, gdzie przy pomocy zdjęć spektralnych będą analizowane widma właściwe poszczególnym wegetacjom roślinnym. Udział Związku Radzieckiego w realizacji programu INTERKOSMOS, to bezpłatne udostępnienie: rakiet nośnych, sztucznych satelitów, miejsc w załogowych statkach kosmicznych, służb kosmodromowych, ośrodków kierowania lotami i stacji obserwacyjnych. Stanowi to ok. 95% nakładów całkowitych tego programu.

Oczywiście, pierwsze doświadczenia naukowe CSRS przeprowadzone na pokładzie „Saluta-6" były jeszcze ilościowo skromne, chociaż wysoko cenione pod względem ich przydatności. Bowiem „Salut-6" ma w swym programie prawie 400 zadań naukowych. Nie było też dotąd aparatury CSRS wśród 1500 urządzeń pokładowych „Saluta-6". Kosmonauta czechosłowacki korzystał przede wszystkim z urządzeń radzieckich i brał udział w badaniach o szerszym zakresie.

A oto krótkie omówienia kilku doświadczeń przygotowanych przez uczonych czechosłowackich w ramach programu INTERKOSMOS.

SUPOS-8. Test eksperymentu „Průzkum" opracowanego w praskim Instytucie Psychiatrii, jest przeznaczony do określenia i optymalizacji cech osobowych kosmonautów przy ich selekcji wstępnej oraz przed lotem, w locie i po powrocie na Ziemię. W ten sposób można nie tylko określić aktualny stan psychiczny kosmonauty lecz także przewidzieć jego dalsze zmiany. Eksperymentowi „Průzkum" kosmonauta poddawany jest w ciągu całego dnia, poczynając od podstawowych czynności, przez przyjemne i nieprzyjemne wydarzenia, aż do snu.

Test był przygotowywany przez wiele lat na podstawie badań alpinistów, w sporcie wyczynowym oraz na stanowiskach pracy wymagających wielkiego napięcia psychicznego. Z danych o adaptacji psychicznej kosmonauty do aktualnej i zaplanowanej sytuacji, można było przewidzieć jego zachowanie się. W razie potrzeby stan psychiczny kosmonauty mógł być regulowany z ośrodka sterowania. Niektóre elementy eksperymentu „Průzkum" miały na celu rozładowanie napięć psychicznych. Program przyjemnościowy, to cztery kasety z zapisem wideomagnetycznym występów znanych pieśniarzy, zespołów muzycznych, artystów estradowych itp. Pochodziły one z archiwum telewizji CSRS.

Udziałem w eksperymencie „Průzkum" kosmonauci radzieccy zakończą wielostronny program badawczy „Warunek tlenowy" dotyczący warunków długotrwałego przebywania w Kosmosie.

W CSRS wykonano również unikalny przyrząd — oksymetr, który V. Remek wykorzystał w eksperymencie „Warunek tlenowy". Oksymetr działa na zasadzie polarografu. Przyrząd mógł mieć masę 10 kg, ale konstruktorom czechosłowackim udało się ją zmniejszyć do 7 kg.

Wspólny eksperyment czechosłowacko-radziecki „Chlorella-1" dotyczył badań porównawczych hodowli i zmian genetycznych chlorelli (rodzaj glonów) w warunkach ziemskich i kosmicznych. Przewiduje się, że w przyszłości glony i wodorosty będą wykorzystywane na pokładzie statków kosmicznych do renegacji powietrza i odżywiania kosmonautów.

Dr. Luděk Neužil i dr Igor Zacharow z Akademii Nauk CSRS przygotowali szczegółowy program obserwacji wybranych, zachodzących gwiazd. V. Remek otrzymał specjalne mapy gwiezdne oraz okulary z filtrem optycznym ciemno-stalowo-niebieskim. Na obserwację każdego zjawiska zachodu gwiazdy miał zaledwie pół minuty czasu.

Wspomniany już „Spław", to doświadczenie dotyczące możliwości uzyskiwania nowych tworzyw w warunkach nieważkości. Doświadczenie przebiegało równocześnie w Moskwie i w Pradze. M. in. uzyskano na orbicie nowy rodzaj szkła półprzewodnikowego (german-antymon-siarka). Obecnie prowadzi się badania porównawcze próbek otrzymanych w Kosmosie i na Ziemi.

Prof. dr Ludvik Nowák od pierwszych lat 70-tych zajmuje się tzw. komfortem termicznym kosmonautów. Chodzi tu o wymianę cieplną organizmu i bilans termiczny kosmonauty. W eksperymencie „Wymiana cieplna-1" na pokładzie „Saluta-6" do pomiaru służył termometr elektryczny EDK-IK z 6 czujnikami umieszczonymi na powierzchni skóry, który porównuje kompleksowo zmiany temperatury ciała (z pominięciem zjawiska pocenia się) kosmonauty z aktualnymi zmianami mikroklimatycznymi w kabinie statku. Poprzedni eksperyment czechosłowacko-radziecki „Wymiana cieplna-1" był przeprowadzony na pokładzie sztucznego satelity „Kosmos--936". Z pozostawionego urządzenia EDK-IK mają korzystać przyszłe załogi „Saluta". Znajdzie on również zastosowanie na Ziemi do sterowania mikroklimatem w pomieszczeniach laboratoryjnych, na stanowiskach pracy itp. (W)

NA ZDJĘCIACH:

1. Kosmonauci A. Gubariew i V. Remek podczas treningu w kabinie statku „Sojuz".
2. Pierwsza międzynarodowa załoga INTERKOSMOSU oraz radziecka załoga stacji „Salut-6" na orbicie.
3. Kabina statku kosmicznego „Sojuz-28" w zaśnieżonym stepie w pobliżu Artałyku. Śmigłowcami przybyły ekipy poszukiwawcze oraz reporterzy.
4. Warstwa atmosfery ziemskiej oglądana z Kosmosu przy wschodzie Słońca.
5. Oksymetr z pokładu „Saluta-6".
6. Urządzenie EDK-IK wykorzystane w eksperymencie „Wymiana cieplna-2" i pozostawione następnie na pokładzie „Saluta-6".
7. Przygotowanie eksperymentu „Chlorella-1".
8. Przygotowanie do startu statku kosmicznego „Sojuz-28".
9. Autorzy eksperymentu „Pruzkum" dr Milan Morávek (z prawej) i dr Oldřich Mikšik.
10. Kosmonauci z pokładu „Saluta-6" za chwilę powitają załogę międzynarodową przybyłą „Sojuzem-28".
11. A. Gubariew i V. Remek w locie na pokładzie „Sojuza-28".
12. Schemat urządzenia „Spław-01".
13. Pojemniki zawierające składniki chemiczne przygotowane do eksperymentu technologicznego „Spław".

Zdjęcia: „Svet v obrazech" i „Krylia Rodiny"

KRONIKA

● W USA podano oficjalnie nazwiska załogi promu kosmicznego „Shuttle-Orbiter-102", która jako pierwsza wykona lot kosmiczny w czerwcu 1979 r. Będą to: oficerowie marynarki wojennej — kapitan Jahn Young (47 lat) i komandor podporucznik Robert Crippen (40 lat). J. Young był już w Kosmosie w statkach: „Gemini-3" (marzec 1965 r.), „Gemini-10" (lipiec 1966 r.), „Apollo-10" (maj 1969 r.) i na Księżycu w „Apollo-16" (kwiecień 1972 r.). R. Crippen przebył we wrześniu 1969 r. — 56 dni w naziemnej kabinie osamotnienia. Był kosmonautą rezerwowym dla trzech wypraw „Skylab" w 1973 r. oraz wyprawy „Sojuz-Apollo" w 1975 r.

● W Moskwie przy ulicy Sadowo--Spasskiej 19 kosmonauta W. Aksenow odsłonił w kwietniu 1978 r. tablicę pamiątkową z napisem: W tym domie w latach 1932—1933 pracował zespół do badań rakietowych GIRD powołany w 1931 r. przy Centralnej Radzie Osoawiachima. Tutaj entuzjaści kosmonautyki — uczeni, konstruktorzy i robotnicy zaprojektowali i wykonali pierwsze radzieckie rakiety na paliwo ciekłe: GIRD-09 i GIRD-X, które wystartowały w Nachabino pod Moskwą 17.VII i 25.IX.1933 r. Pierwszym kierownikiem GIRD był F. Cander. W 1932 r. dyrektorem GIRD mianowano Sergiusza Korolewa, przyszłego członka Akademii Nauk ZSRR i głównego konstruktora pierwszych systemów rakietowo-kosmicznych. W uroczystym odsłonięciu tablicy pamiątkowej wzięli udział m.in. uczeni, konstruktorzy oraz weterani radzieckiej techniki rakietowej.

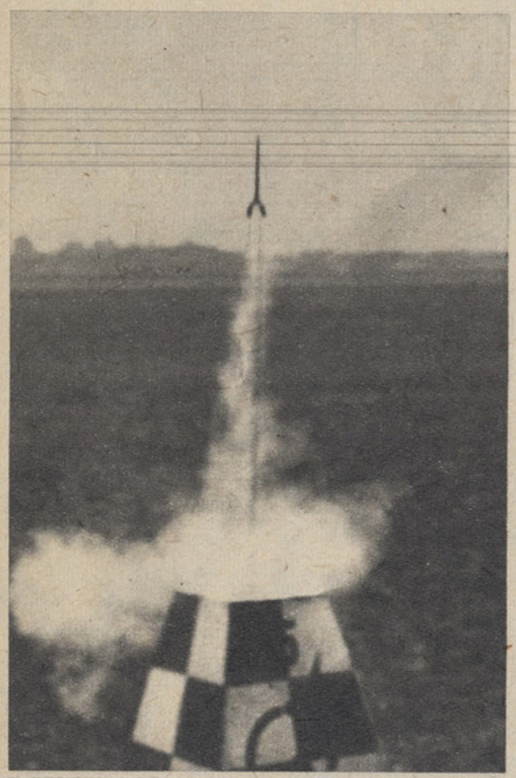
● W sierpniu 1979 r. mają być otwarte w porcie lotniczym Stevard A., Newburg (Nowy Jork) pierwsze w USA światowe targi lotnicze i kosmonautyczne.

● NASA rozpoczęła już przyjmowanie krajowych i zagranicznych zamówień na wykorzystanie komór ładunkowych w promach kosmicznych „Space Shuttle". Ceny wahają się od 22 mln dol. za cały statek — do 3000 dol. za małą paletę transportową. Cena pojemnika 0,14 m³ o masie 90.72 kg — 10 000 dol.

● Francusko-zachodnioniemiecki satelita łącznościowy „Symphonie" od połowy stycznia 1978 r. służy do połączeń telefonicznych w Egipcie pomiędzy Kairem i Assuanem (dwie naziemne stacje odbiorcze). Od 1 lutego 1978 r. satelita „Symphonie" jest również wykorzystywany przez Iran. Są to próby poprzedzające ewentualne wprowadzenie w Iranie własnego systemu satelitarnego. RFN dostarczyła do prób 2 duże naziemne stacje do odbioru programów telewizyjnych (anteny średnicy 8,8 m) oraz 2 małe do połączeń telefonicznych i dalekopisowych. Dwa satelity łącznościowe „Symphonie", wystartowały w 1974 i 1975 r. i mają pozycję stacjonarną nad Atlantykiem (11,5° W) i Oceanem Indyjskim (49° O).

● Informacje uzupełniające do wypadku (21.IV.1964 r.) satelity amerykańskiej marynarki wojennej z pokładowym generatorem jądrowym, o czym podawaliśmy już w „Kronice". Satelita wystartował z kosmodromu Vandenberg AFB przy użyciu rakiety nośnej „Thor-Able-Star". Z powodu uszkodzenia układu sterowania nie można było sprowadzić ładunku z orbity. Satelita wszedł w gęste warstwy atmosfery i spłonął nad Oceanem Indyjskim, przy czym materiał radioaktywny został rozpylony na szerokim obszarze. Generatorem jądrowym był SNAP-9A z plutonem-238 o okresie rozpadu połówkowego 89,6 roku. Pluton promieniuje cząsteczki alfa oraz o mniejszej intensywności — gamma i neutronowe i jest skrajnie niebezpieczny dla życia. Generator radioizotopowy miał moc elektryczną 25 W i żywotność 5 lat. Jego masa — ok. 125 kg, a kształt, to cylinder o średnicy ok. 0,5 m i wysokości ok. 0,25 m. Pierwszy amerykański generator radioizotopowy SNAP-3A był umieszczony na pokładzie sztucznego satelity marynarki wojennej „Transit-4A" (start 29.VI.1961 r., rakieta nośna „Thor-Able-Star"). Po wypadku w kwietniu 1964 r. zastosowaną osłonę generatora o odporności na temperaturę do 1500°C i ciśnienie ok. 7000 barów (7031 kG/cm²). Generatorem radioizotopowym o największej mocy 550 W wprowadzonym na orbitę był SNAP-10A zastosowany w satelicie „Snapshot" (start 3.IV.1965 r.). Generator działał przez 43 dni, satelita uległ uszkodzeniu na 555 okrążeniu Ziemi. Amerykanie twierdzą, że od 1965 r. nie wprowadzali na orbitę okołoziemską satelitów z generatorami jądrowymi. NASA stosowała generatory radioizotopowe w przyrządach umieszczanych na Księżycu oraz w sondach międzyplanetarnych „Pioneer", „Viking" i „Voyager". Dwa „Voyage'ry" znajdujące się w drodze do Jowisza i Saturna mają na pokładzie po 3 generatory o mocy 160 W każdy.

XI MEMORIAŁ GAGARINA



Fragmenty z zawodów: Start rakiety czasowej oraz Maciej Kowalski z modelem pocisku RS-82, którego rysunek zamieszczono obok.

Zdjęcia: T. KOWALSKI

Po ubiegłorocznych kłopotach spowodowanych brakiem silników rakietowych, 23 kwietnia rozegrany został tradycyjny memoriał Jurija Gagarina, którego organizatorami są Aeroklub Pomorski i Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w Toruniu. W XI Memoriale obok naszych zawodników startowali modelarze z NRD z dwóch klubów: Berlina i Zwickau.

Do rozgrywki memoriałowej, zgodnie z regulaminem przystąpiło 35 juniorów (w tym 3 z NRD) raz 17 seniorów (w tym 2 z NRD). Ponieważ goście nie startowali w kategorii S7 (makiety), organizatorzy postanowili wyjątkowo przeprowadzić odrębne klasyfikacje w poszczególnych kategoriach memoriałowych to jest S3B (rakiety czasowe), S4B (rakietoplany) i S7.

Uroczystego otwarcia zawodów dokonał prezydent miasta Torunia inż. Marian Rissman, w towarzystwie przedstawiciela Wojewódzkiego Zarządu TPPR, delegata Zarządu Głównego APRL oraz przedstawicieli Zarządu Aeroklubu Pomorskiego z prezesem mgr Edwinem Orsztynowiczem.

Pierwsza kolejka lotów rozpoczęła się o godzinie 11.00 przy słonecznej pogodzie i małym wietrze, który w miarę upływu czasu nasilał się stwarzając liczne kłopoty. Pierwsze starty wykazały dobre przygotowanie sprzętu lecz nie po raz pierwszy zawiodły silniki, które były utrapieniem wszystkich startujących. Dobrze się stało, iż na zawody przybył producent silników Aleksander Tomaszewski i mógł obserwować „jakość" produkcji Spółdzielni „Chema", a jednocześnie przekazał zawodnikom kilka silników z uruchomionej przez siebie produkcji. Autor niniejszego artykułu sam wypróbował dwa z nowych silników ze skutkiem przechodzącym oczekiwania.

Startując w kategorii S3B silnikiem 2,5 N.s uzyskał maksymalny czas co przyczyniło się do zajęcia pierwszego miejsca w tej kategorii. Nie wszyscy jednak mieli takie szczęście. Pierwsza kolejka zakończona o 12.30 wykazała, że jedynie nieliczni zawodnicy przekroczyli 100s! W obu kategoriach (S3B i S4B), większość zadowolić musiała się czasami w granicach 30 s. Szczególnie jaskrawo wystąpiło to w kategorii S4B, gdzie większość modeli rakietoplanów nie osiągnęła wysokości powyżej 10 m, a starty zakończyły się rozbiciem modeli. Druga kolejka, która rozpoczęła się o godzinie 12.30 nie była lepsza od pierwszej, tylko nieliczni szczęśliwcy posiadający lepsze silniki uzyskali dobre czasy. Na tym tle wyróżniali się zawodnicy z Berlina i Zwickau dysponujący doskonałymi silnikami produkcji CSRS. Ich modele były jednak znacznie słabsze od modeli naszych zawodników, dzięki czemu nie ponieśliśmy porażki. Od połowy drugiej kolejki, gdy na tablicy wyników zaczęły się pojawiać oceny za wykonanie makiet, stało się jasne, iż prowadzą zawodnicy reprezentujący barwy gospodarzy imprezy i to w obu grupach. O tym komu przypadnie memoriał zadecydować miały loty makiet. Z chwilą zakończenia kolejki okazało się, iż największe szanse na zdobycie memoriału w grupie juniorów mają: Bolesław Szeremeta z Rzeszowa i Dariusz Boniecki z Torunia, natomiast w grupie seniorów Grzegorz Nasierowski i piszący te słowa — obaj reprezentujący Aeroklub Pomorski.

O godzinie 13.30 rozpoczęła się decydująca rozgrywka. Pierwsze starty makiet wyposażonych w polskie silniki 10 N.s nie dały rezultatów. Modele po osiągnięciu wysokości 30 metrów spadały na ziemię, gdzie dopiero ładunki miotające wyrzucały spadochrony. Modele makiet wykonanych przez juniorów wyposażone w silniki 2,5 N.s wykonywały bardzo niestateczne loty i było oczywiste, iż walka w kategorii S 7 zadecyduje komu przypadnie memoriał. Piszący te słowa przystąpił do startu makietą wyposażoną w silnik 10 N.s produkcji CSRS i po wspaniałym locie, w którym rakieta osiągnęła wysokość ponad 100 m, podczas opadania na spadochronie — niestety zginęła. Startujący w drugiej kolejce Grzegorz Nasierowski uzyskuje punktowany lot i tym samym staje się jedynym zawodnikiem z grupy seniorów, który zalicza tę konkurencję. Nieco lepiej wygląda sytuacja w grupie juniorów.

O godzinie 14.30 zakończone zostały starty zawodników i komisja sędziowska pod przewodnictwem Zygfryda Franckiewicza — głównego komisarza zawodów oraz kierownika zawodów Stefana Mrozowicza przystąpiła do obliczania wyników. Zawodnicy z niecierpliwością oczekiwali na werdykt. Wkrótce następuje uroczystość wręczenia pucharów i nagród ufundowanych przez organizatorów. Kierownicy ekip zagranicznych wręczają kierownikowi zawodów pamiątkowe proporczyki wraz z zaproszeniem na zawody do Berlina i Zwickau.

Podsumowują krótko imprezę należy stwierdzić, iż była udana a wprowadzony eksperymentalnie regulamin zdał egzamin.

TOMASZ J. KOWALSKI

SENIORZY

Kategoria S3B: 1. Tomasz Kowalski, 2. Mariusz Rachmiński, 3. Jerzy Boniecki (wszyscy z Aeroklubu Pomorskiego).

Kategoria S4B: 1. Fred Tittman (Berlin), 2. Jerzy Witkowski (A. Pomorski), 3. Grzegorz Nasierowski (A. Pomorski).

Kategoria S-7: 1. Grzegorz Nasierowski — 561/69 pkt., 2. Tomasz Kowalski — 673/0 pkt.

JUNIORZY

Kategoria S4B: 1. Marek Fołtyś (A. Rzeszowski), 2. Zdzisław Masłowski (A. Pomorski), 3. Dariusz Boniecki (A. Pomorski).

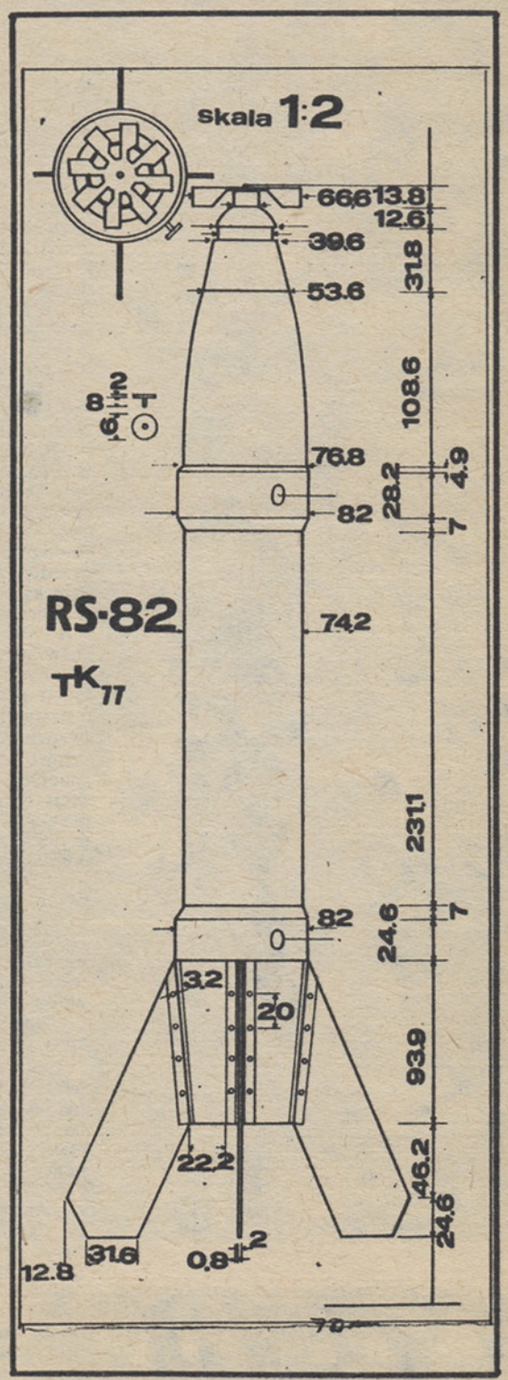
Kategoria S3B: 1. Krzysztof Kos (A. Słupski), 2. Jan Majcher (A. Rzeszowski), 3. Dariusz Boniecki (A. Pomorski).

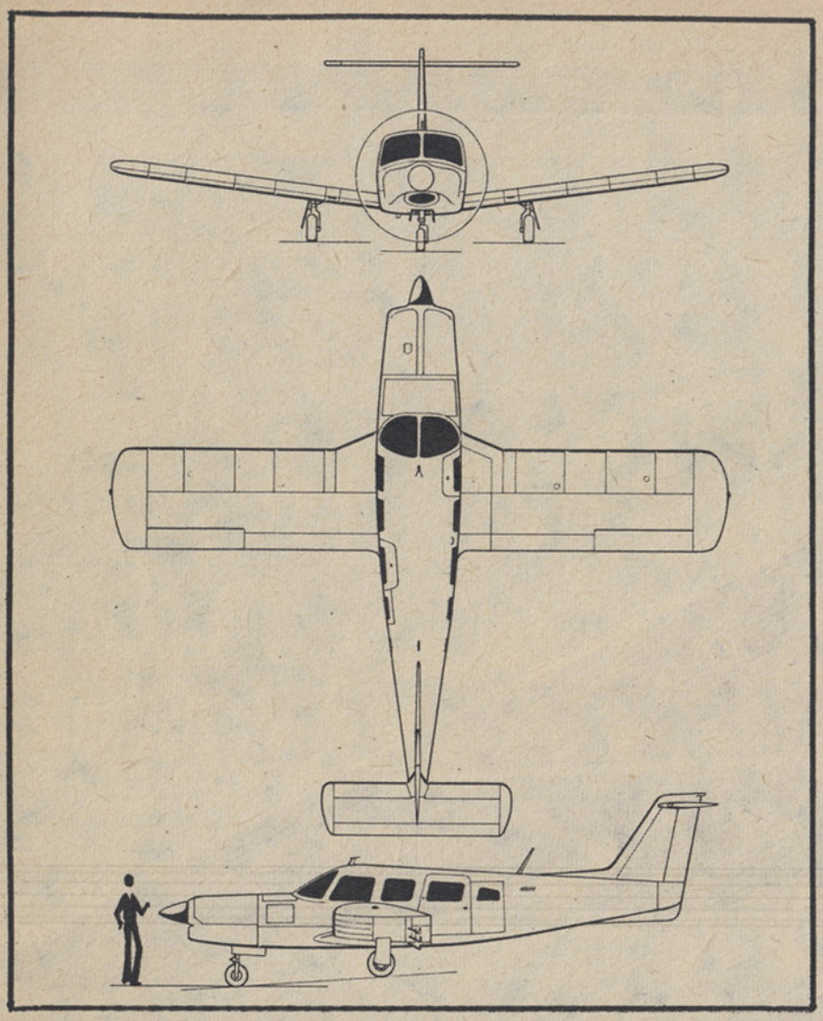
Kategoria S-7: 1. Bolesław Szeremeta — 606/72 pkt., 2. Maciej Kowalski — 578/85 pkt.

ZDOBYWCY MEMORIAŁU

Seniorzy: Grzegorz Nasierowski (Aeroklub Pomorski)

Juniorzy: Bolesław Szeremeta (Aeroklub Rzeszowski)





JEDNOSILNIKOWY SAMOLOT PIPER PA-32RT-300 LANCE II I PA-32RT-300T TURBO LANCE II

Wytwórnia Piper wprowadziła do produkcji w 1978 r. nową wersję samolotu Lance: Lance II i odmianę wyposażoną w silnik z turboładowaniem: Turbo Lance II (rys.). Samolot Lance ma podobną konstrukcję jak Cherokee Six. W nowej wersji Lance II zastosowano usterzenie w układzie „T". Rozwiązanie to ma zapewnić spokojny lot bez drgań, zmniejszać zaburzenia stateczności podłużnej przy wypuszczaniu podwozia i klap. Usterzenie poziome jest o 23% mniejsze, co zmniejsza opór, a zwiększa prędkość przelotową.

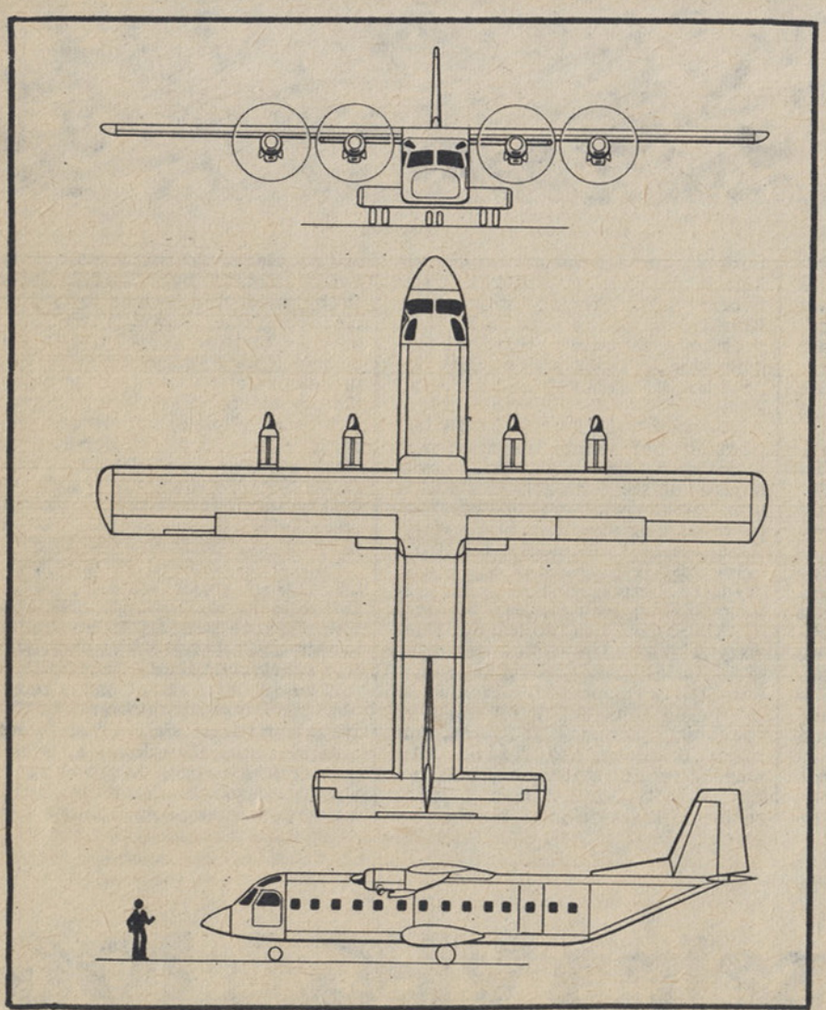
Lance II jest całkowicie metalowym dolnopłatem. Skrzydło wyposażone w lotki i klapy jest prostokątne z zaokrągleniem na końcu i rozszerzeniem części przykadłubowej. Konstrukcja kadłuba półskorupowa. W kabinie jest 6 foteli w trzech rzędach. Oferowany jest również inny „służbowo-konferencyjny" układ wnętrza. Samolot Lance II wyposażony został w podwozie chowane, które jest automatycznie wypuszczane przy zmniejszeniu prędkości lotu do 188 km/h. Automatyka może zostać wyłączona przez pilota. Samolot może być wyposażony w różne zestawy wyposażenia elektronicznego umożliwiające loty w warunkach IFR.

Lance II wyposażony jest w sześciocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik Lycoming IO-540 K1 G5 o mocy 220 kW, napędzający dwułopatowe nastawne śmigło o stałej prędkości obrotowej. Zespołem napędowym samolotu Turbo Lance II jest sześciocylindrowy chłodzony powietrzem silnik IO-540-SIAD o mocy 220 kW, wyposażony w turbosprężarkę, napędzający dwułopatowe śmigło o nastawnym skoku, o stałej prędkości obrotowej. Ten zespół napędowy zapewnia nieco lepsze osiągi w porównaniu do Lance II. Zapas paliwa wynosi 370 dm³.

(T. K.

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 10,00 m, długość — 8,45 m, wysokość — 2,90 m, pow. płata — 16,2 m². **Masy Lance II:** masa własna — 911 kg, masa startowa — 1 630 kg; **Turbo Lance II:** masa własna — 938 kg, masa startowa — 1 630 kg. **Osiągi Lance II:** max. prędkość npm — 306 km/h, prędkość przelotowa — 293 km/h, prędkość wznoszenia — 5 m/s, pułap praktyczny — 4 450 m, długość startu do wys. 15 m — 515 m, zasięg — 1 450 km; **Turbo Lance II:** max. prędkość npm — 358 km/h, prędkość przelotowa — 324 km/h, prędkość wznoszenia — 5 m/s, pułap praktyczny — 6 100 m, długość startu do wys. 15 m — 506 m, zasięg — 1 370 km.

konstrukcje zagraniczne



LEKKI SAMOLOT TRANSPORTOWY AHRENS AR 404

Wytwórnia Ahrens Corporation (USA) opracowała prototyp lekkiego samolotu transportowego AR 404. Został on oblatany w 1976 r. Uzyskanie certyfikatu FAA przewidywane jest pod koniec 1978 r.

AR 404 jest lekkim czterosilnikowym górnopłatem przeznaczonym do transportu ładunków i pasażerów. Samolot ma skrzydła o obrysie prostokątnym. Konstrukcja skrzydeł jest trójdźwigarowa, lekkostopowa z pokryciem z blachy duralowej. Profil — NACA 643-618. Na skrzydłach znajdują się szczelinowe klapy wychylane elektrycznie. Na lotkach (bez wzmacniaczy) znajdują się klapki wyważające wychylane elektrycznie. Kadłub o konstrukcji półskorupowej. Poprzeczny przekrój kadłuba jest kwadratowy. Skrzydła mocowane są do kadłuba od góry, co nie narusza jego struktury wytrzymałościowej. Usterzenie poziome ma obrys prostokątny, pionowe — trapezowy. Prototyp ma podwozie trójpodporowe o kołach zdwojonych. Podwozie przednie jest chowane w locie do kadłuba w kierunku do przodu. Podwozie główne, stałe, umieszczone jest na krótkich skrzydłach wysięgnikowych. W wersji seryjnej podwozie główne ma być chowane do wnętrza tych skrzydeł. Koła wyposażone są w hamulce tarczowe. Przednie podwozie jest sterowane.

Załoga dwuosobowa. Samolot w wersji pasażerskiej może transportować 30 pasażerów. Podłoga przestrzeni załadunkowej dostosowana jest do montażu foteli lub transporterów rolkowych. Dzielone drzwi z tyłu kadłuba, których dolna część stanowi trap załadunkowy, ułatwiają ładowanie towarów. Kabina jest klimatyzowana. Samolot wyposażony jest w automatycznego pilota. Wyposażenie radionawigacyjne umożliwia loty w trudnych warunkach atmosferycznych.

Zespołem napędowym samolotu są cztery turbinowe silniki śmigłowe Allison 250-B17B każdy o mocy 314 kW, umieszczone w gondolach podskrzydłowych, napędzające trójłopatowe skrzydła Hartzell o zmiennym skoku. Łączny zapas paliwa w czterech zbiornikach skrzydłowych wynosi 1 890 dm³.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 20,12 m, długość — 16,08 m, wysokość — 5,33 m, pow. nośna — 39,20 m². **Masy:** masa własna — 3 719 kg, max. masa startowa — 7 711 kg. **Osiągi** przy max. masie startowej: max. prędkość na wys. 1 525 m — 325 km/h, max. prędkość przelotowa na wys. 1 525 m — 315 km/h, prędkość przeciągnięcia z wypuszczonymi klapami — 139 km/h, prędkość wznoszenia przy ziemi — 6,1 m/s, pułap praktyczny — 5 500 m, rozbieg — 488 m, dobieg — 396 m, max. zasięg (bez rezerwy paliwa) — 1 574 km.

lotnia uniwersalna VEGA 106

Utworzenie specjalizacji lotniarskiej na Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, umożliwiło praktyczne sprawdzanie projektów nowych konstrukcji lotni. Jedną z takich nowych konstrukcji lotni uniwersalnej, która by mogła zastąpić wysłużone „Seagulle III" jest „VEGA 106" — PW-02. Wchodzi ona w skład całej rodziny lotni zaprojektowanych przeze mnie i objętych wspólną nazwą „Vega". Numery odpowiadają kątowi rozwarcia krawędzi natarcia np.: 106°.

Oblatane i wszechstronnie sprawdzone typy, to: VEGA 140 — (I miejsce w zawodach „Sokolec-77", II miejsce w zawodach „Zegrze-77"); VEGA 115 — (I miejsce na zawodach „NOSAL-78" w kl. I) i VEGA 106. W budowie znajdują się: VEGA 120 STAR i VEGA 112.

Głównymi założeniami przy projektowaniu lotni „VEGA 106" były: łatwość pilotażu, duża stateczność, możliwość spadochronowania, brak tendencji do powstawania flatteru i oczywiście — jak największa doskonałość przy jak najmniejszym opadaniu. W sumie sprawa była dość trudna do zrealizowania. Jednocześnie brana była pod uwagę możliwość wykonywania lotni z rur rozprowadzanych przez Składnicę Harcerską, a więc nie dłuższych niż 6 metrów.

Lotnie o kątach rozwarcia krawędzi większych od 110° nie są zbyt stateczne ze względu na małą długość pokrycia na kilu. Dlatego też konstrukcja ma kąt 106°. Dla prostoty konstrukcji zrezygnowano ze ścinów. Zastąpiły je końcówki typu radialnego z elastycznymi listwami. Również pozostała część pokrycia usztywniona jest listwami w ilości po 5 sztuk na stronę. Rura kilowa jest prosta, a profil tworzy specjalny rękaw kilowy usztywniony w przedniej części listwą profilującą. Rękaw ten ma także za zadanie, wspólnie z linkami antyflatterowymi umocowanymi do końców dwóch najbliższych kilowi listew, zabezpieczać lotnię przed wejściem w lot nurkowy (przy zerowych i ujemnych kątach natarcia ta część pokrycia tworzy jakby rodzaj statecznika). Konstrukcja zawiera w sobie najprostsze a zarazem najbardziej funkcjonalne rozwiązania węzłów zapewniające błyskawiczny demontaż lotni..

Równocześnie z lotnią „VEGA 106" powstała jej kompletna dokumentacja zawierająca wszystkie, nawet najdrobniejsze szczegóły techniczne oraz wskazówki wykonawcze do montażu i oblatywania lotni. Wszystkie węzły i elementy konstrukcyjne zostały przeliczone dla współczynnika bezpieczeństwa = 2, przy maksymalnej masie pilota 95 kg.

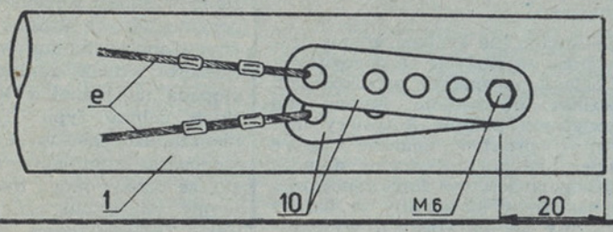
Wykonałem dwa prototypy. Pierwszy z pokryciem foliowym, drugi — z torlenowym. Osiągi z pokryciem foliowym przeszły oczekiwania co do doskonałości i minimalnego opadania, pomimo że lotnia nie miała profilowanego rękawa kilowego. Również stateczność była dobra. Prototyp z torlenem i już z rękawem kilowym miał nieco gorsze osiągi, ale za to stateczność i łatwość pilotażu były bardzo dobre. Próby spadochronowania były również pomyślne. Nawet z wysokości ok. 6—8 metrów lotnia opadała statecznie i nie wykazywała większych tendencji do zwalania się na skrzydło czy dziób.

Łatwość pilotażu potwierdzili studenci specjalizacji lotniarskiej. W ciągu jednych zajęć (6 godz.) dwóch studentów opanowało podstawy praktycznego pilotażu i wykonało po 6 lotów o długości ok. 200 m, przy różnicy poziomów ok. 30 m.

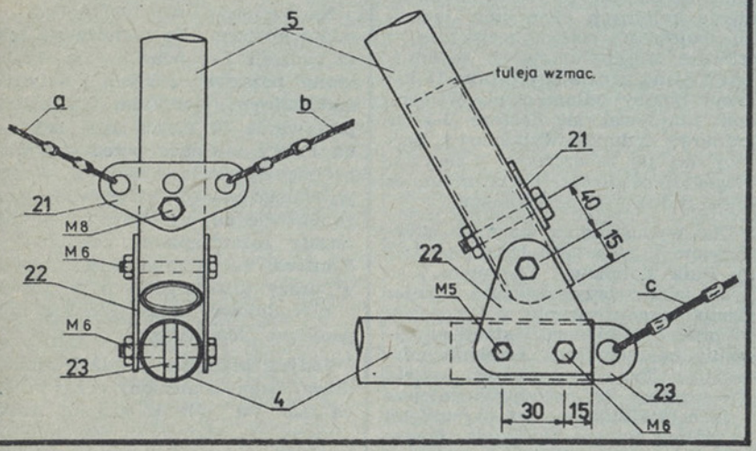
Bardzo korzystnie kształtują się też zakresy prędkości lotnj od ok. 18 km/h do ok. 70 km/h. Dla pilotów o wadze powyżej 75 kg istnieje wersja „VEGI 106 ST", umożliwiająca starty w klasie I (wg FAI).

Z sumy doświadczeń jakie zebrałem podczas eksploatowania „VEGI 106", wydaje mi się, że jest to lotnia przydatna do szkolenia, latania przyjemnościowego, jak również i wyczynowego. Jeżeli specjalna komisja powołana przez Komisję Lot-

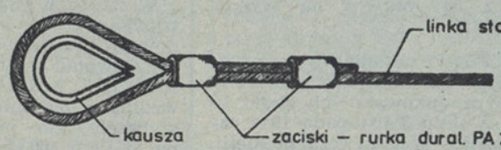
WĘZEŁ KRAWĘDZI

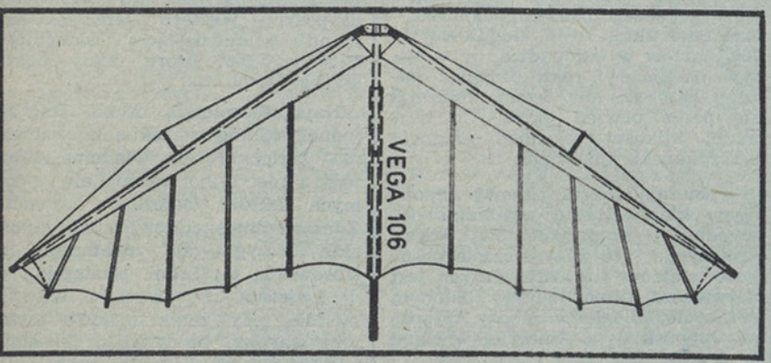


WĘZEŁ DOLNY STEROWNICY



ZAKOŃCZENIA LINEK





niową APRL wyda pozytywną opinię o „VEDZE-106", to najprawdopodobniej lotnia ta będzie produkowana seryjnie przez spółdzielczość.

PAWEŁ WIERZBOWSKI

P.S. Pełną dokumentację „Vegi-106" w miarę możliwości udostępni zainteresowanym konstruktor i pilot lotni: **PAWEŁ WIERZBOWSKI — Zakład Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa AWF we Wrocławiu, ul. Lotnicza 14/16, pok. 36, 54-155 WROCŁAW.**

DANE TECHNICZNE:

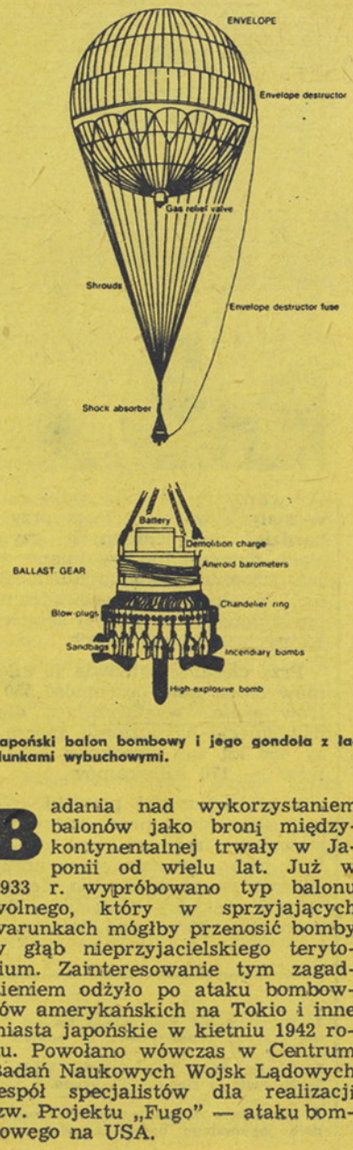
Powierzchnia	**— 19,2 m²**
Doskonałość	**— 7—9 (zależnie od materiału pokryciowego)**
Wydłużenie	**— 4,8 (w wersji kl. I — 4,5)**
Rozpiętość	**— 9,6 m (w wersji kl. I — 9,3 m)**
Opadanie minimalne	**— 1,0 — 1,1 m/s**
Kąt dziobowy	**— 106°**
Masa lotni	**— 19 kg**
Czas składania lotni	**— 3 min**
Masa pilota	**— od 56 do 95 kg**

Układ stratosferycznych prądów powietrznych nad Pacyfikiem i rejony lądowań japońskich balonów bombowych.

JAPOŃSKIE WYPRAWY NA USA

DOKOŃCZENIE

RAJMUND SZUBAŃSKI



Japoński balon bombowy i jego gondola z ładunkami wybuchowymi.

Badania nad wykorzystaniem balonów jako bronią międzykontynentalnej trwały w Japonii od wielu lat. Już w 1933 r. wypróbowano typ balonu wolnego, który w sprzyjających warunkach mógłby przenosić bomby w głąb nieprzyjacielskiego terytorium. Zainteresowanie tym zagadnieniem odżyło po ataku bombowców amerykańskich na Tokio i inne miasta japońskie w kietniu 1942 roku. Powołano wówczas w Centrum Badań Naukowych Wojsk Lądowych zespół specjalistów dla realizacji tzw. Projektu „Fugo" — ataku bombowego na USA.

Pierwotny plan zakładał wypuszczanie balonów z okrętów podwodnych operujących w bliskości amerykańskiego kontynentu. Wynikiem jego było opracowanie balonu o średnicy 6 metrów, który mógł utrzymać się w powietrzu do trzydziestu godzin, osiągając w tym czasie odległość kilkuset kilometrów. Dowództwo Marynarki Wojennej nie kwapiło się jednak do narażania swych cennych jednostek przy wysoce ryzykownej operacji, niełatwej technicznie i o wątpliwej — jego zdaniem — celowości i skuteczności.

W 1943 roku zespół generała Sueki Kusaby przystąpił do prac nad daleko śmielszym projektem: balonem, który wypuszczony z Wysp Japońskich zdolny byłby do wykonania 9000-kilometrowego lotu przez ocean. Zamierzano wykorzystać przy tym odkryte niedawno zjawisko występujących na wysokościach rzędu 10 tysięcy metrów niezwykle silnych prądów powietrznych. Sama znajomość tego faktu nie determinowała oczywiście sukcesu; pozostało do rozwiązania jeszcze szereg problemów, jak dobór odpowiedniego materiału, opracowanie systemu regulacji wysokości lotu itd.

Cenne informacje zdobyli Japończycy dzięki skonstruowaniu niewielkiej stacji nadawczej o dużym zasięgu, która automatycznie przesyłała dane dotyczące kierunku, wysokości, ciśnienia gazu w powłoce i ilości balastu w balonach próbnych. Pierwsza taka radiosonda nadawała sygnały przez 80 godzin, w czasie których balon osiągnął 130 stopień długości zachodniej, a więc niedaleko już amerykańskich wybrzeży. Równoczesne badania prowadzone przez specjalistów z Marynarki Wojennej dostarczyły wielu cennych informacji na temat stratosferycznych prądów.

Do masowej produkcji zakwalifikowano balony typu „A" o średnicy 10 metrów, wykonane z cienkiego a wytrzymałego papieru, sporządzanego z długich włókien pewnych

gatunków japońskich krzewów i drzew. Każda powłoka składała się z 600 arkuszy, łączonych specjalnym klejem roślinnym. Impregnowano je środkiem, wykorzystywanym w Japoni od stuleci przy produkcji parasoli i nieprzemakalnych tkanin: sfermentowanym sokiem niedojrzałych owoców pewnej odmiany śliwy.

Wytwarzanie balonów odbywało się w małych warsztatach, a przy najbardziej pracochłonnych czynnościach zatrudniano zwalniane z zajęć uczennice szkół średnich. Próby na szczelność przeprowadzano w opróżnionych na ten cel salach teatralnych i koncertowych.

Przy ciężarze zaledwie 70 kilogramów balon miał pojemność 550 metrów sześć., wystarczającą dla udźwignięcia na poziomie morza masy 450 kg zaś wysokości 9000 metrów — 170 kilogramów.

W dolnej części powłoki znajdował się zawór, przez który wydostawał się nadmiar gazu, gdy objętość jego wzrastała w wyniku nagrzania przez słońce lub wejścia w wyższe warstwy atmosfery. Zawieszona 15 metrów pod balonem gondola zawierała baterię 1 cztery barometry; ilekroć balon obniżał się za bardzo, powodowały one detonację miniaturowych zapalników, powodującą oderwanie się worków z balastem.

Zakładano, że system wypuszczania gazu na dużych, a pozbywania się balastu na małych wysokościach umożliwi utrzymanie balonu na przeciętnym pułapie 9 tysięcy metrów. W praktyce znaczne różnice temperatur między dniem a nocą i nieregularności w funkcjonowaniu mechanizmów sprawiały, że balony poruszały się na różnych wysokościach — co zresztą utrudniało wykrywanie ich przez samoloty i naziemne stacje radiolokacyjne.

Po wyrzuceniu całego balastu to samo urządzenie powodowało zwolnienie kolejnych elementów ładunku bojowego, składającego się z czterech 5-kilogramowych termitowych bomb zapalających oraz 15-kilowej bomby odłamkowej. W gondoli znajdował się jeszcze 1-kilogramowy ładunek wybuchowy, służący do jej zniszczenia. Eksplozję mogła spowodować także nieumiejętna próba jego odczepienia.

Dla wypuszczania balonów sformowano liczący 2800 ludzi Specjalny Pułk Balonowy. Zadaniem jego było także przygotowanie miejsc startu, zorganizowanie w ich pobliżu produkcji wodoru i stacji napełniania balonów oraz szkolenie personelu. Typując miejsca startu stwierdzono, że najodpowiedniejsze z nich znajdują się na wysuniętej na północ wyspie Hokkaido. Ponieważ jednak istniało ryzyko, że wypuszczane stamtąd balony mogą być zniesione przez wiatr na tereny Związku Radzieckiego — konfliktu którego starali się Japończycy uniknąć — zdecydowano wypuszczać balony z 24 miejscu na wyspie Honsiu.

Plan „Fugo" zakładał wypuszczenie 15 000 balonów. W rzeczywistości wyprodukowano ich około 10 tysięcy. W dniu 3 listopada 1944 roku — rocznicę urodzin cesarza Meiji, który wyprowadził Japonię z epoki feudalnej i stworzył podwaliny nowoczesnego państwa — nastąpił start pierwszego balonu-bombowca. Nasilenie akcji rosło stopniowo do 700 startów w listopadzie, by w lutym następnego roku osiągnąć poziom 2500 startów, który utrzymał się przez pewien okres. Co najmniej kilkaset balonów osiągnęło amerykański kontynent.

Wybierając okres zimowy Japończycy kierowali się wynikami poprzednich eksperymentów, które wskazywały, że w tym czasie prędkość wiatrów stratosferycznych jest największa, umożliwiając balonom przebycie odległości między Wyspami Japońskimi a Ameryką w ciągu 3—4 dni.

Z drugiej jednak strony rzadsze były w tym okresie pogodne, suche dni, niezbędne dla uniknięcia oblodzenia aerostatów. Jak się okazało, od listopada do marca dni takich było tylko 50. Akcję hamowały także wiejące zimą silne wiatry, utrudniające napełnianie i czynności związane ze startem balonów. W okresie zimy malała także możliwość spowodowania większych pożarów w lasach Kanady i Stanów Zjednoczonych, które miały być głównym celem operacji.

Czynności związane z przygotowaniem balonu do startu i wypuszczeniem go w powietrze trwały od 30 do 60 minut i wymagały pracy 30-osobowego zespołu. W idealnych warunkach każda ze stacji mogła przez 10 godzin wypuścić 20 balonów, praktycznie ilość była dwa razy mniejsza.

Jak przedstawiała się w tym czasie sytuacja po drugiej stronie „wielkiej wody"?

Już w sierpniu 1944 roku znaleziono w stanie Nevada jeden z eksperymentalnych balonów. Następny wyłowiono z morza w listopadzie. Dopiero jednak znalezienie 14 listopada na jednej z Wysp Hawajskich balonu typu „A" z częścią nieuszkodzonego wyposażenia spowodowało stan alarmu. Obawiano się, że balony mogą być narzędziem wojny bakteriologicznej i chemicznej. Zaalarmowano więc przede wszystkim służbę zdrowia, uczulając ją na wszelkie wypadki nierozpoznanych schorzeń i nasilenia chorób zakaźnych.

Na szczęście nic podobnego nie miało miejsca. Nie spełniły się także nadzieje Japończyków na wywołanie pożarów leśnych. Jedynym materialnym efektem pozostało przerwanie 10 marca 1945 roku — na cztery miesiące przed pierwszą, próbną eksplozją atomową — linii wysokiego napięcia doprowadzającego energię do wytwarzających materiały rozszczepialne zakładów w Hanford, co spowodowało przerwy w pracy poszczególnych reaktorów i kilkudniowe opóźnienie realizacji projektu „Manhattan".

Jedyne ofiary w ludziach spowodował balon znaleziony przez udającą się na piknik grupkę dzieci. „Spójrz, co znalazłam, kochanie" — brzmiały ostatnie słowa jakie usłyszał przed eksplozją towarzyszący im pastor. Jego żona i pięcioro dzieci w wieku od 11 do 14 lat — ponieśli śmierć na miejscu.

W sztabach amerykańskich rozpatrywano różne sposoby zwalczania nowego niebezpieczeństwa — od zainstalowania łańcucha stacji radarowych i baterii przeciwlotniczych wzdłuż 1600-kilometrowego pasa wybrzeża, do propozycji wysłania na tę linię 200 jednostek marynarki wojennej. Skończyło się na wzmocnieniu o kilka tysięcy ludzi oddziałów obrony wybrzeża i oddaniu do dyspozycji Western Defence Command kilkudziesięciu samolotów P-38 i F.6 F, które miały pełnić służbę patrolową.

Najskuteczniejszą bronią stał się jednak całkowity zakaz publikowania jakichkolwiek wiadomości na temat nie tylko szkód, ale i samych faktów znalezienia balonów. Zdezorientowane dowództwo japońskie zrezygnowało ostatecznie ze stosowania tej broni. Nastąpiło to w kwietniu 1945 roku, a więc w okresie, gdy zanik opadów stwarzał warunki do wzrostu jej efektywności... Meldunki o znalezieniu balonów napływały jednak aż do końca wojny, a ich szczątki zajdowano jeszcze w latach sześćdziesiątych.

Balony w roli bezpilotowych bombowców okazały się z materialnego punktu widzenia niewypałem. Były one jednak źródłem nieustannego niepokoju ludzi i organów odpowiedzialnych za obronę terytorium Stanów Zjednoczonych i Kanady. Korespondencja, sprawozdania, plany i memoriały na ten temat pochłonęły na pewno więcej papieru, niż Japończycy zużyli na produkcję swych balonów, a koszt środków zapobiegawczych jakie w związku z tym wprowadzono, wielokrotnie przewyższył te dwa miliony dolarów, jakie pochłonęła realizacja projektu „Fuga".

RAJMUND SZUBAŃSKI

1. Przygotowanie japońskiego balonu bombowego przed wypuszczeniem w powietrze.

2. Lotnicy, którzy bombardowali USA: chorąży N. Fujita i sierżant S. Okuda.

3. Znaleziona w stanie nieuszkodzonym gondola japońskiego balonu bombowego.

PRZEKAZANIE SZTANDARU

Na mocy decyzji Zarządu Koła ZBoWiD Warszawa-Okęcie przekazano Kołu Lotniczemu ZBoWiD w Centralnym Porcie Lotniczym sztandar byłego Koła Lotniczego Związku Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację. Uznano, że właśnie to Koło jest pełnoprawnym spadkobiercą tradycji, a jego praca i osiągane wyniki potwierdzają słuszność tej decyzji. Członkowie Koła w umiejętny sposób potrafią łączyć nasze chlubne tradycje bojowe z działaniami na rzecz budowy socjalizmu w Polsce.

Uroczystość przekazania sztandaru odbyła się w PLL LOT, w obecności dyrektora naczelnego LOTU W. Wilanowskiego i prezesa Dzielnicowego Koła ZBoWiD płka dypl. Stanisława Książkiewicza. Obecni byli członkowie ZBoWiD, m. in. A. Andycki, M. Kalbarczyk, K. Wierzbicki oraz inicjator uroczystości E. Kowalik.

Na zdjęciach: Uroczyste przekazanie sztandaru i wspólne zdjęcie uczestników.

Zdjęcia: Marian Kobrzyński

„SKRZYDLATA" POD NIEBEM INDONEZJI

Podczas pozbytu w Indonezji odwiedziłem Bandung, centrum administracyjne prowincji Jawa Zachodnia. Milionowe miasto, w którym w latach sześćdziesiątych pracowała spora grupa Polaków, m. in. przy produkcji samolotów PZL-104 „Wilga", które pod nazwą „Gelatik" można spotkać na indonezyjskim niebie. Gościłem u jednego z polskich inżynierów lotniczych, który ożenił się z Indonezyjką i osiadł na Jawie. Jest nim czytelnik „Skrzydlatej Polski", Zdzisław Świętochowski. Jego małżonka prowadzi w Bandungu motel „Yoga Paritrana", w którym zatrzymują się obecnie chyba wszyscy Polacy, odwiedzający to miasto.

W czasie pracy w przemyśle lotniczym Indonezji Zdzisław Świętochowski zaprzyjaźnił się z jednym z indonezyjskich pilotów. Był to osobisty pilot prezydenta Sukarno. Lotnik ten zginął w katastrofie, jego nazwisko nadano jednej z ulic w Bandungu. Po pewnym czasie pan Zdzisław ożenił się z wdową po swym przyjacielu, matką dwu uroczych dziewczynek. Wkrótce rodzina polsko-indonezyjska powiększyła się o syna, Piotrusia. Zdzisław Świętochowski pracuje obecnie w Dżakarcie, w fabryce opakowań metalowych, nadal jednak uważnie obserwuje rozwój polskiego lotnictwa za pośrednictwem naszej prasy lotniczej, którą regularnie prenumeruje.

Inż. Zdzisław Świętochowski — z żoną — przegląda otrzymany z kraju numer „Skrzydlatej Polski".

Wraz z nim pojechałem na szczyt wulkanu Gunun Tangkubanperahu, co znaczy Góra Odwróconej Łodzi, a z całą rodziną Świętochowskich przejechałem przez znaczną część Jawy szlakiem podróży profesora Michała Siedleckiego (patrona statku, którym rok wcześniej dotarłem do brzegów Antarktydy). Między innymi byłem w słynnym ogrodzie botanicznym w Bogorze, opisanym przez polskiego przyrodnika. Szkoda, że nie ma tam tablicy pamiątkowej na cześć profesora Siedleckiego, który spędził na Jawie siedem miesięcy w 1909 roku, a w 1913 roku opublikował w Krakowie dużą monografię pt. „Jawa. Przyroda i sztuka. Uwagi z podróży". Poinformowano mnie natomiast, że w Dżakarcie jedna z dzielnic nosi nazwę „Polonia" Tak samo nazywa się lotnisko w Medanie.

Jak wspomniałem, naszym „Wilgom" nadano w Indonezji nazwę „Gelatik". Jest to popularny w Indonezji ptak. „Chrzestnym ojcem" indonezyjskiego „Gelatika" był ówczesny prezydent Sukarno, który dowiedział się od naszych lotników, co znaczy po polsku „Wilga". Fabrykę „Gelatików" zbudowano od podstaw. W latach 1964–1973 zmontowano w niej ok. 40 indonezyjskich „Wilg". Pierwsze 5 sztuk — z zespołów polskich. Przez hale montażowe fabryki przewinęło się około 40 polskich specjalistów. Teraz w dawnej fabryce „Wilg" montowane są śmigłowce z części dostarczanych z RFN przez firmę „Bölkow" oraz samoloty transportowo-pasażerskie „CASA-201" na licencji hiszpańskiej.

Tylko jeden z naszych lotniczych specjalistów „wżenił się" w indonezyjską rodzinę. W Dżakarcie spotkałem co prawda inne indonezyjsko-polskie pary małżeńskie, skojarzone w Polsce. Ale to już inna historia. Przywiozłem też z Dżakarty ciekawostkę filatelistyczną — kopertę, poświęconą Polsce. Jest bowiem w Indonezji spora rzesza sympatyków i przyjaciół naszego kraju.

RYSZARD BADOWSKI

z lotu po świecie

■ Na dwunastym międzynarodowym salonie lotniczym w Hanowerze 352 wystawców z 14 krajów przedstawiło swoje osiągnięcia. Łącznie pokazano 169 statków powietrznych.

■ Amerykańskie towarzystwo Eastern Airlines podpisało kontrakt z zachodnioeuropejskim przemysłem Airbus Industries na dostawę 23 aerobusów A-300 B-4 oraz zamówiło 9 maszyn tegoż typu i 25 w dalszej kolejności aerobusów wersji A-300 B-10. Zamówienie to ma być zrealizowane do roku 1984. Podpisanie umowy na kilkaset milionów dolarów wywołało burzę w przemyśle lotniczym USA. Wytwórnia Boeing oficjalnie zaprotestowała przeciwko przechwycaniu przez przemysł zachodnioeuropejski klientów amerykańskich.

■ Rząd Grecji zaakceptował budowę nowego portu lotniczego w Atenach. Prace wstępne rozpoczęte zostaną w końcu bieżącego roku. Zakończenie prac przewiduje się w 1990 r.

■ Prasa brytyjska donosi o zakupieniu przez Indie pewnej liczby samolotów bojowych „Sea Harrier", które przeznaczone są dla małego lotniskowca indyjskiego „Vikrant".

■ W amerykańskiej wytwórni i przedsiębiorstwie Ayres, które prowadzi własną szkołę agrolotników w Albany, ukończyło niedawno szkolenie 34 pilotów z Algierii. Wspomniana szkoła zatrudnia 40 instruktorów. Aktualnie szkoli się tam 100 pilotów pragnących zdobyć zawód agrolotnika.

■ NASA prowadzi interesujące studia nad samolotem lub motoszybowcem wyposażonym w napęd elektryczny. Chodzi przy tym o statek, do którego mogłaby być przesyłana bezprzewodowo energia elektryczna. Jeśli projekt taki udałoby się zrealizować, najśmielsze od lat marzenie fantastów o przesyłaniu energii elektrycznej stałoby się rzeczywistością.

■ Kubańskie towarzystwo lotnicze Cubana dysponuje obecnie własnym transatlantyckim samolotem Il-62. Chociaż park maszyn tego towarzystwa jest pokaźny, wszystkie były do tej pory dzierżawione. Dodać należy, że Cubana zamówiła dalsze trzy samoloty Il-62.

■ W radzieckich cywilnych szkołach lotniczych co roku studiuje ponad 2 000 pilotów, nawigatorów i pracowników służby naziemnej z 40 państw świata.

■ Na Węgrzech ukazała się obszerna praca trzech autorów poświęcona historii lotnictwa węgierskiego od zarania do czasów najnowszych. Jest to już drugie, znacznie rozszerzone wydanie książki, interesującej nie tylko historyków. Opisano w niej m. in. śmiały przelot przez Atlantyk wykonany w 1931 r. przez załogę Endersza i Magyara na samolocie Lockheed „Sirius".

■ W kwietniowym numerze miesięcznika radzieckiego „Krylia Rodiny" ukazał się artykuł Adeli Dankowskiej, omawiającej rekordowy lot na odległość 837 km. Artykuł ten jest tłumaczeniem opisu publikowanego w naszym tygodniku w roku ubiegłym.

■ Dwumiejscowy szybowiec „Janus" zakładów Schempp-Hirth z RFN został przebudowany na motoszybowiec. Na metalowej konsoli umieszczonej na kadłubie tuż nad tylną krawędzią skrzydeł zabudowano silnik z krążącym tłokiem typu Wankla o mocy 37 kW (50 KM) z możliwością wciągania całej konsoli do wnętrza kadłuba. Autorem pomysłu przekształcenia seryjnej maszyny w motoszybowiec jest Walter Binder, który w lutym dokonał oblotu oryginalnej konstrukcji. Rozbieg zmotoryzowanego „Janusa" wynosi 200—250 m, masa startowa 425 kg. Na razie brak informacji czy szybowiec z napędem zdolny jest do lotów z dwoma osobami na pokładzie.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Tadeusz Malinowski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

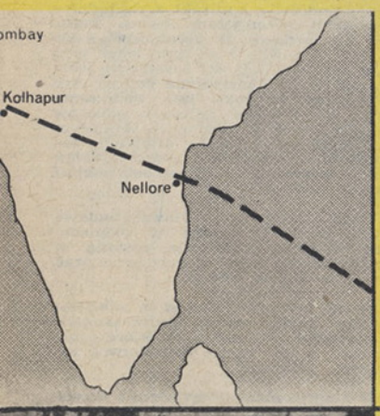
REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych**, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 17.05.1978 r. S-19. Zam. 3094. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm² ; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



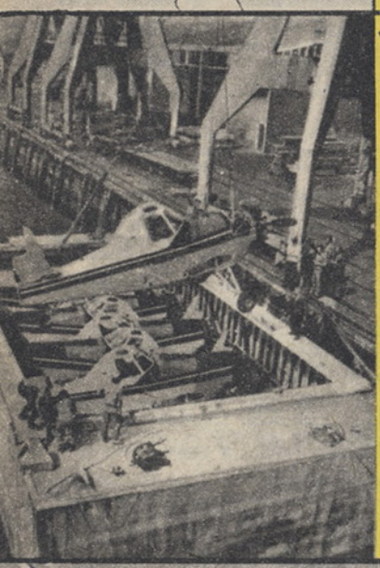
KORYTARZ DLA „CONCORDE"?

Tak ma przebiegać korytarz przelotowy (linia przerywana) nad terytorium Indii przewidziany dla samolotów naddźwiękowych „Concorde". Przelot ma trwać tylko 13 min. Będzie to najkrótsze połączenie na trasie Bahrain–Singapur.

LOTNIA W TUNELU

Badania lotni w dużym tunelu aerodynamicznym w podparyskim ośrodku Chalais-Meudon były prowadzone w latach 1976—77 na zlecenie francuskich władz lotniczych dla ustalenia cech zapewniających bezpieczeństwo lotu. Uzyskane wyniki badań wpłynęły decydująco na teoretyczny i praktyczny rozwój lotniarstwa w tym kraju.

Na zdjęciu lotnia na stanowisku pomiarowym w tunelu ONERA.



TAK PODRÓŻUJĄ SAMOLOTY

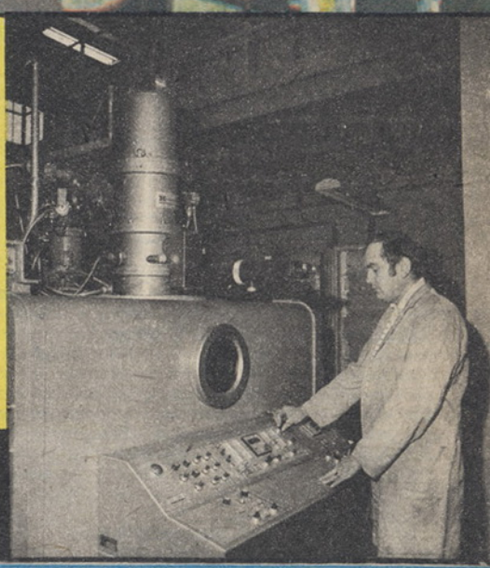
W takich to paiemnikach przewieziono drogą morską z USA do Holandii 17 samolotów rolniczych „Thrush Commander-800".

NA WSZELKI WYPADEK

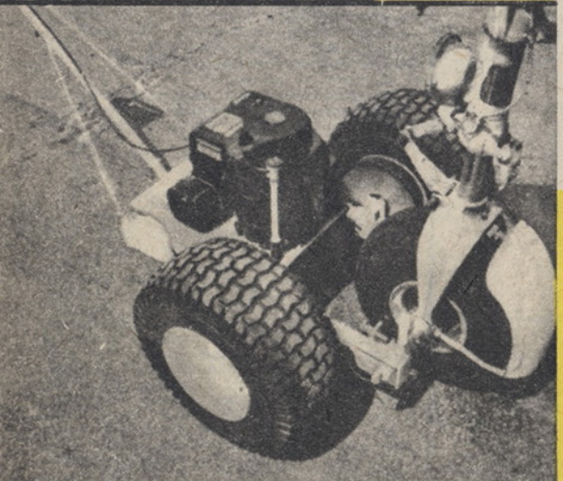
Francuska nadmuchiwana kamizelka ratownicza dla pasażerów samolotów komunikacyjnych (nawet dla dzieci 2-letnich).

SPAWANIE WIĄZKĄ ELEKTRONÓW

Nowoczesna technologia w polskim przemyśle lotniczym. Fragment urządzenia do spawania wiązką elektronów w WSK-PZL Rzeszów.



Zdjęcia i rysunki: „Krylia Rodiny", „Aviation Magazine", „Air-Cosmos", „Flight", „Der Flieger", PZL.

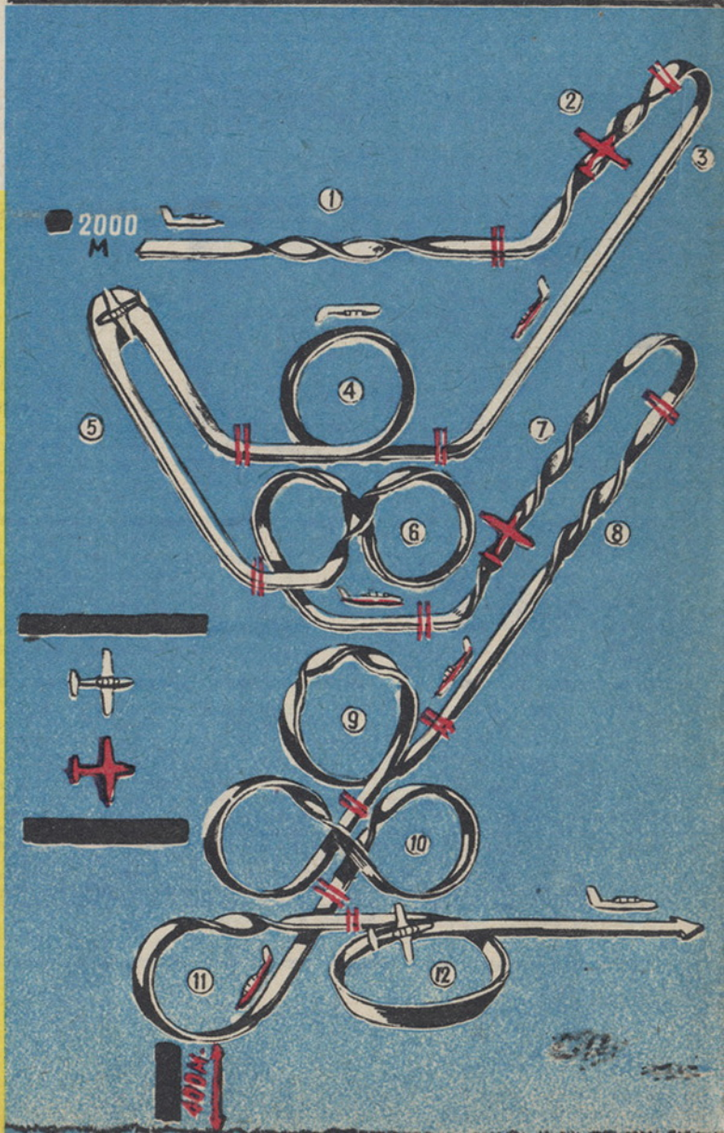


HOLOWNIK ELEKTRYCZNY

Do holowania samolotów sportowych i dyspozycyjnych (o masie do 2000 lub 3000 kg) na lotnisku służy mały 2-kołowy wózek z napędem elektrycznym. Masa — ok. 90 kg. Regulator tyrystorowy.

NOWY PROGRAM DLA AKROBATÓW

W mistrzostwach ZSRR w akrobacji na samolotach odrzutowych, które zostaną rozegrane we wrześniu 1978 r. w Ulianowsku będzie obowiązywała taka oto wiązanka 12 figur akrobacyjnych (wszystkie zmiany toru lotu pod kątem 60°). Max. liczba punktów możliwych do uzyskania za wiązankę obowiązkową — 280, czas max. — 4 min 30 s. Do tego dochodzą dwie wiązanki dowolne z 12–14 figurami z oceną max. 300 pkt. (z możliwością tylko 2-krotnego powtórzenia tej samej figury) wykonywane w czasie nieograniczonym. Zakres wysokości lotu — 400 do 2000 m. Biała sylwetka samolotu — widok z góry, czerwona — z dołu.

POWRÓT Z KOSMOSU

Opadanie na spadochronie kabiny statku „Sojuz-26" z kosmonautami W. Dżanibekowem i O. Makarowem.